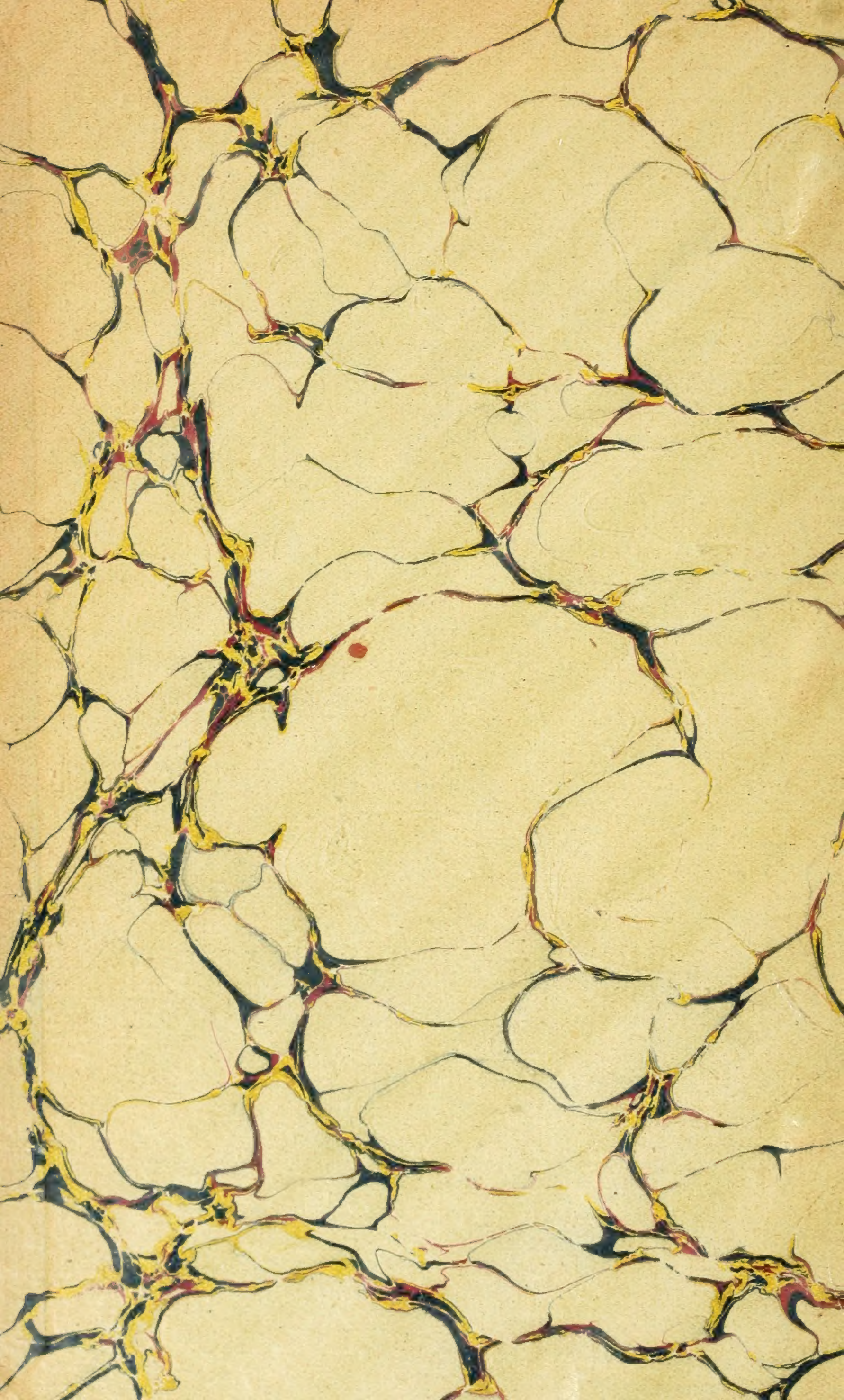
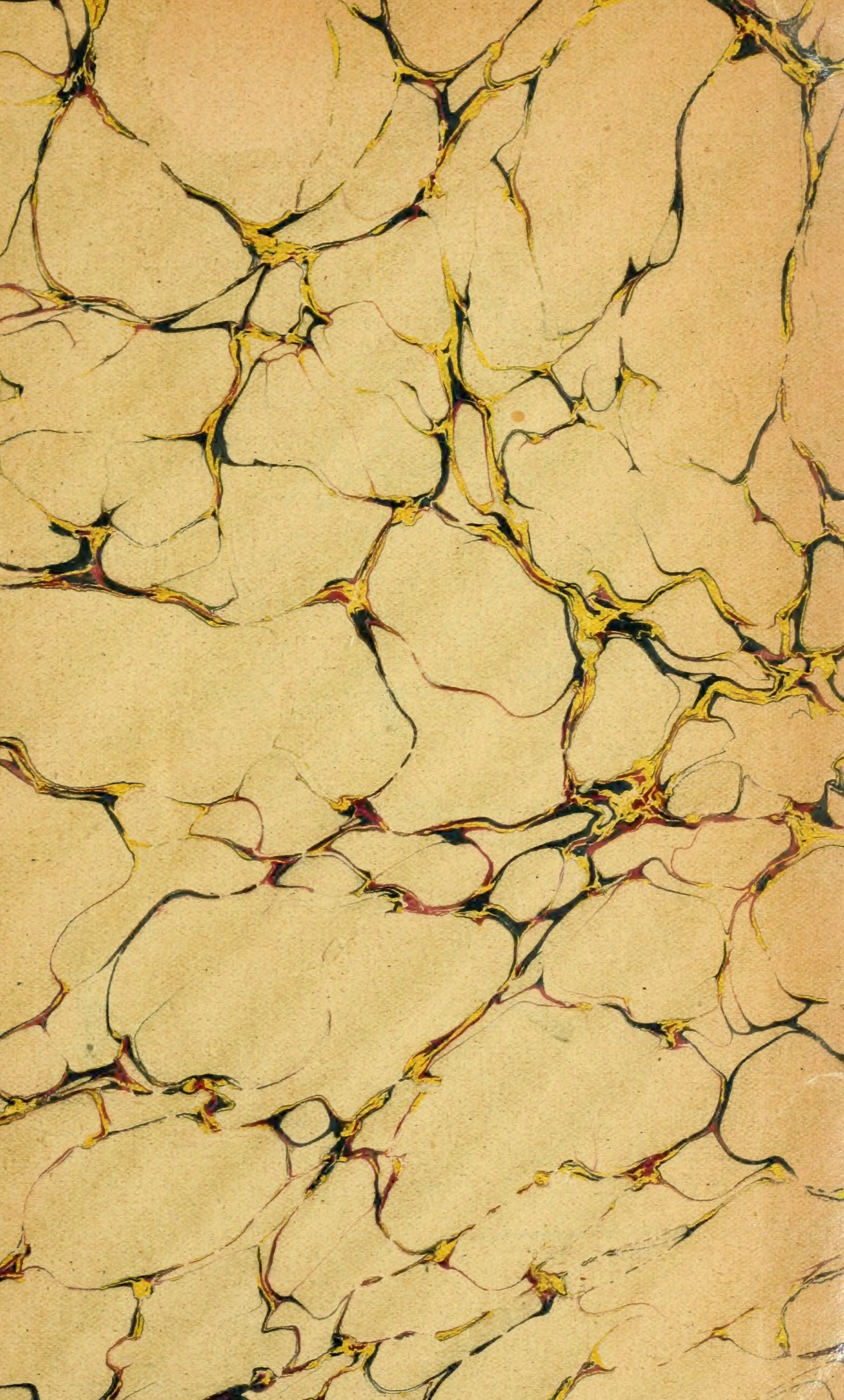

UNIVERSITY OF TORONTO
3 1761 01105957 3





HISTOIRE

DE LA

MARINE FRANÇAISE

Ce volume a été déposé au ministère de l'Intérieur (section de la librairie) en décembre 1898.

PARIS. — TYP. DE E. PLON, NOURRIT ET Cie, 8, RUE GARANCIÈRE. — 4253.



MINIATURE FLAMANDE DE LA FIN DU XVe SIÈCLE

(Bibliothèque nationale, ms. franç. 6440, fol. 173.)

Un peu plus tard, le *Manuel* de Philippe de Clèves défendit de laisser toutes les troupes en bataille sur le pont. (Cf. *infra*, p. 10.)

HISTOIRE

DE LA

MARINE FRANÇAISE

I

LES ORIGINES

PAR

CHARLES DE LA RONCIÈRE

ANCIEN MEMBRE DE L'ÉCOLE FRANÇAISE DE ROME



PARIS

LIBRAIRIE PLON

E. PLON, NOURRIT ET Cie, IMPRIMEURS-ÉDITEURS

RUE GARANCIÈRE, 10

—

1899

HISTOIRE

DE LA

MARINE FRANÇAISE

INTRODUCTION

COUP D'OEIL SUR NOTRE HISTOIRE MARITIME. LES TROIS PÉRIODES.

« C'est une maxime incontestable que l'honneur, la sûreté et la richesse du royaume britannique dépendent de l'encouragement que l'on donne au commerce et du soin que l'on a d'augmenter et de bien gouverner ses forces navales. Nous avons l'exemple de plusieurs nations autrefois fortes et puissantes sur mer, qui, par négligence, ont perdu leur commerce et vu leurs forces maritimes entièrement détruites (1). »

L'une de ces nations malheureuses était l'Espagne, et l'autre la France, la France de Louis XV, que l'Angleterre dépouillait de l'empire des mers, aux applaudissements de l'historien Lediard qui entonnait cet hymne triomphal.

Lediard caractérisait d'un mot les raisons de notre faiblesse : une négligence intermittente, — et de la prépon-

(1) Thomas LEDIARD, *Histoire navale d'Angleterre depuis la conquête des Normands en 1066 jusqu'à la fin de l'année 1734*. Traduction française. Lyon, 1751, 3 in-4°, t. I, p. IX.

dérance de sa patrie : une sollicitude continuelle pour toutes les questions maritimes. La marine est une forme naturelle de l'activité anglaise, le baromètre de l'énergie nationale. Loin de moi la pensée que la marine n'est en France qu'une création artificielle. Mais on ne saurait méconnaître qu'elle ne tient pas assez de place dans les préoccupations d'un peuple que la mer étreint au nord, à l'ouest et au sud. A part certaines périodes d'engouement ou d'affolement, elle reste étrangère au pays; au lieu de faire corps avec lui, elle est comme un satellite solitaire qui évolue autour d'un monde plus grand et en subit les lois, sans sortir de son rôle passif.

I

Ce serait à penser, si nous n'avions le témoignage de César sur l'intrépidité des marins Venètes, que notre race se façonna peu à peu au métier de la mer à la suite des invasions grecques, romaines, bretonnes et scandinaves qui vinrent successivement s'abattre sur nos côtes. Leurs avalanches ne furent enrayées par aucune flotte, sauf aux époques où l'autorité fut centralisée en une main puissante. La flotte romaine de Boulogne avait pendant deux siècles tenu en échec les pirates saxons, et Charlemagne, héritier de l'Empire romain en déshérence, barra la route aux Normands.

Mais toute organisation maritime disparut avec la féodalité qui émietta les forces vives de la nation et sema nos côtes d'une foule de petits États.

Les Normands continuèrent leurs conquetes et leurs expéditions navales, leur province restant au moyen âge le véritable centre maritime de la France. « Les Français ne

connaissent point les voies de la mer, » déclarait tristement Philippe-Auguste (1); comme pour lui donner raison, ils avouaient eux-mêmes, au moment d'attaquer Constantinople, « que il ne savoient mie si bien aidier sor mer com il savoient par terre (2). »

Les Croisades eurent l'heureux résultat, en dehors de l'ascendant moral qu'elles nous donnèrent, de familiariser la noblesse avec le « navigaige » et de compléter ainsi l'éducation du chevalier : le manuel militaire de Végèce, approprié aux besoins des armées féodales, se terminait par un traité sur la marine de guerre.

Une guerre contre l'Aragon, en 1285, donna l'occasion de le mettre en pratique. Or, les principes de la stratégie romaine, faussés par une malencontreuse assimilation de l'art naval avec la tactique des armées de terre, annihilaient la qualité maîtresse de notre race, la fougue, pour opposer au choc une ou plusieurs digues de vaisseaux enchaînés les uns aux autres. L'élan de l'ennemi rompu, des galères de réserve, débordant à droite et à gauche de la digue, enveloppaient l'assaillant. Si nous vainquîmes plus tard à Zierickzée des Flamands, si la mobilité et aussi un retour offensif après un premier engagement indécis l'emportèrent alors sur le nombre, nous avions perdu la bataille navale de Rosas pour n'avoir pas tenu compte d'un facteur nouveau, l'artillerie. Les Catalans, cernés par nos galères, refusèrent l'abordage et criblèrent de traits nos marins. Depuis les Croisades, le combat à distance précédant la mêlée prenait une importance de plus en plus grande : les descendants de ces Francs habitués à manier le court scramasax ou la hache francisque restaient désarmés, malgré l'aide des arbalétriers génois, contre l'arc anglais ou l'arbalète catalane.

(1) Guillaume Le Breton, *Philippide*, liv. IX, vers 360.

(2) Geoffroi de Ville-Hardouin, *la Conquête de Constantinople*, éd. N. de Wailly. Paris, 1872, in-8°, p. 90.

Durant la guerre de Cent ans, les causes premières de notre infériorité étaient plus profondes : sur une base d'opérations trop étroite, qui était en même temps la seule source du recrutement des matelots, la Normandie et la Picardie s'accumulaient les coups d'une marine puissante et bien informée. A l'encontre de l'ennemi, le service d'espionnage, qui a toujours répugné à notre caractère, et même le service des navires éclaireurs, si facile avec des galères agiles, étaient mal conçus, mal exécutés. Les navires rapides, galères et galiots, stationnaient loin de la mer, à Rouen ; les lourds transports seuls restaient à Harfleur.

Il n'est pas inutile de reprendre l'historique de nos luttes navales contre l'Angleterre, depuis le jour où la conquête de la Normandie fit de la France une puissance maritime.

Au lieu d'attendre un retour offensif de Jean sans Peur, les Français portèrent la guerre en pays ennemi. Pendant dix-sept mois, le fils de Philippe-Auguste, Louis, réussit à se maintenir dans les îles Britanniques. Puis le nombre de ses partisans s'éclaircit, et le combat naval des Cinq îles consomma sa défaite en arrêtant en mer les troupes de renfort qu'amenait le fameux corsaire Eustache le Moine (1217).

A cette époque imprégnée d'idées religieuses, les Anglais affectèrent de voir une intervention directe du saint fêté ce jour-là, Saint-Barthélemy, qui aurait fait justice du « nécromancien » Eustache, du moine défroqué devenu corsaire. Dans chaque bataille remportée sur nous, ils verront la main de Dieu, rendant implicitement hommage au courage malheureux. Le combat naval de Saint-Matthieu en 1292 devient, dans la légende d'outre-Manche, un duel à mort entre les deux flottes, un combat singulier dont le Seigneur est le juge. La victoire de l'Écluse paraît au vainqueur, Édouard III, un miracle. De fait, nos échecs eurent parfois une cause infime

En 1295, quatre ou cinq cents navires et quarante mille Français errent toute une saison autour des côtes anglaises sans savoir où atterrir. Ils épiaient un signal. Un traître avait promis de leur livrer un port; mais une de ses lettres vint à être interceptée. Tandis que nos gens l'attendaient au rivage, des bourreaux habillés en démons le traînaient à travers les rues de Londres dans une peau de bœuf fraîchement écorché qui en se raccornissant causait une horrible souffrance : son corps allait pourrir au gibet. Le châtiment rendit confiance aux insulaires et suffit à faire échouer une invasion. Les « gouverneurs » de notre flotte, Montmorency et Harcourt, revinrent piteusement désarmer en Normandie. Ce ne fut pas la dernière fois, hélas! que de grands seigneurs sans expérience de la mer se crurent assez qualifiés par leur naissance pour commander une escadre.

L'aventure eut cet heureux effet toutefois que, dès l'année suivante, la France se trouva dotée d'un grand officier de mer, l'amiral, et d'une arme nouvelle contre l'Angleterre, le Blocus continental.

Pour suppléer à la faiblesse de notre organisation maritime, Philippe le Bel, comme en d'autres temps Napoléon, imagina une formidable ligue internationale, qui retranchait les Anglais du monde et les enfermait dans leur île. En 1296 plus encore qu'en 1807, c'était l'isolement absolu, la mise en charte privée de tout un peuple : la Grande-Bretagne n'avait de relations commerciales qu'avec l'Europe, et l'Europe lui fermait ses ports depuis les côtes de Norvège jusqu'à Cadix, depuis Riga jusqu'à Messine. Dans les combats de gladiateurs, le rétiaire, d'un coup de filet, cherchait à paralyser les mouvements de son adversaire avant de le frapper de son trident. Philippe le Bel était le rétiaire, Édouard Ier le myrmillon. Mais le filet avait une déchirure, une maille s'était rompue : les Flandres, qui commandaient les grandes voies fluviales du Rhin, de la Meuse et de

l'Escaut, restèrent ouvertes au commerce britannique; ce fut son salut.

La terrible leçon du Blocus continental ayant profité aux Anglais leur inspira un moyen de placer leurs richesses commerciales à couvert de nos coups. Quand la parodie de la gigantesque lutte de Philippe IV et d'Édouard Ier commença entre leurs fils, — deux roitelets, — Édouard II souleva l'exception de droit *non gravantibus, non gravandis,* qui mettait hors d'atteinte ses bâtiments marchands. Charles IV refusa d'y souscrire, et avec raison. La course resta une de nos meilleures armes, l'arme des faibles contre les forts, durant la guerre de Cent ans, car les Valois, pas plus que les derniers Capétiens, ne recoururent habituellement aux armements en masse; ils ne mirent l'embargo sur les bâtiments des particuliers, par arrêt de prince, que dans des circonstances exceptionnelles, pour des projets d'invasion en Angleterre.

En temps ordinaire, la flotte royale, une cinquantaine de navires, flanquée d'une escadre génoise ou espagnole, suffisait à la garde des côtes. Si l'outil resta le même durant un siècle, tous les Valois ne surent pas également le manier. Philippe VI remporta quelques succès navals suivis d'un grand désastre. Jean II tint ses marins en haleine, dans une activité fébrile et stérile, qui s'exerça utilement dès que le roi fut dans les prisons de l'ennemi. Charles V ruina la marine anglaise. Charles VI fut ruiné par elle et ne laissa pas un vaisseau à son fils. Voilà le bilan de la guerre de Cent ans.

Le passif l'emporte sur l'actif. Vous en savez l'une des causes. L'espionnage ennemi prépare les campagnes des Anglais et neutralise les nôtres. Dans l'instant que Philippe VI décide l'envoi d'une grosse flotte au secours de l'Écosse, Édouard III, avisé par un agent parisien, se précipite sur la Calédonie avec une rapidité foudroyante, enlève

les ports de la côte orientale, attérages désignés de notre flotte, et rend toute descente impossible ou inutile.

Un affidé de Charles V prévient le prince de Galles des projets de son maître et développe avec un instinct prophétique les événements qui se dérouleront pendant les douze années du règne. Fort heureusement, le plan de campagne de Charles V était trop au-dessus des conceptions stratégiques du temps, trop en dehors de nos habitudes pour être facilement compris de l'ennemi. Il fut exécuté par deux hommes d'une ténacité invincible, par le breton Du Guesclin et par le franc-comtois Jean de Vienne.

Les Anglais ne se bornèrent point à escompter de criminelles indiscrétions. Leurs espions pullulent en Normandie peu avant la bataille d'Azincourt et les défaites navales de Harfleur et la Hougue. Nos discordes intestines leur donnaient toute impunité, que dis-je, leur ouvraient toutes grandes les portes des forteresses, à telle enseigne que nous faillîmes y perdre notre indépendance.

Mais la défaite, chose étrange, retrempe le courage des Français. Après la plus terrible bataille navale des temps modernes, vingt mille des nôtres étaient tombés, après l'Écluse, une poignée de marins tint en respect l'Angleterre, l'empêcha de goûter les fruits de son triomphe, amena la paix. D'autres revers vinrent, clairsemés de succès : ils trouvèrent les nôtres inébranlables ; ce fut l'épreuve décisive de leur patriotisme : la guerre de Cent ans, ainsi que les autres guerres de la fin du moyen âge, contribuait à affirmer les nationalités modernes. C'est à la suite d'une campagne navale pour délivrer le roi Jean que les Parisiens purent inscrire sur leur blason une nef de guerre à la place du modeste chaland des nautes de Lutèce. Un des capitaines de la flotte, Enguerrand Ringois, se laissa précipiter du haut du donjon de Douvres plutôt que de renier la France.

Au XVe siècle, quand la Normandie retomba sous le

joug de l'Angleterre, ses marins vaincus, mais indomptés, émigrèrent en masse. Ils se réfugièrent dans les dernières forteresses de la côte, puis sur le promontoire que formait la Bretagne indépendante, et, secondés par leurs frères restés au foyer natal, ils luttèrent jusqu'à la fin, c'est-à-dire jusqu'à la victoire enfin reconquise par leur énergie.

Durant toute la période médiévale, la Méditerranée demeure le domaine classique de la marine militaire. C'est là que nos amiraux font leur apprentissage, là que nos rois recrutent, comme à l'époque romaine, les équipages et les constructeurs de leurs galères de la Manche. Ouverte à tous les affluents qui viennent de Byzance, de Sicile et d'Espagne, et qui pour la plupart prennent leurs sources par des voies détournées dans l'antiquité latine, notre marine modifie sans cesse son architecture et ses procédés. Elle enrichit son vocabulaire de termes exotiques et sur un fonds linguistique d'origine noroise, brode des fioritures italiennes ou provençales; le microcosme où commence cette évolution est le Clos des galées de Rouen.

Les guerres avaient pour théâtre des mers intérieures : Méditerranée, Manche, mer du Nord, Baltique. Malgré l'appoint que leur donnait la hardiesse des vikings scandinaves, nos navigateurs ne dépassaient point le seuil des découvertes antiques : pour donner un nom aux îles rencontrées à l'ouest de l'Afrique, ils ouvrirent Ptolémée.

II

Soudain, par delà l'Océan entr'ouvert, une terre inconnue apparait. Alors éclate parmi les nations européennes une fièvre de découvertes qui élargit d'un effort les bornes tra-

cées par les cosmographies savantes et par les terreurs imaginaires des peuples; à l'ancien monde s'en ajoutait un nouveau.

Dans ces courses lointaines, la galère, d'un rayon d'action restreint, n'est plus d'aucun secours. Elle ne peut quitter ses parages tutélaires, les mers de l'Europe : comme elle nécessite une foule de bras pour la manœuvre, elle devient, au désespoir véhémentement exprimé des marins, une prison pous les bannis, un bagne.

Le voilier, au contraire, s'est merveilleusement adapté aux fonctions de long courrier et de forteresse flottante qu'on lui impose. Il a pris à la galère ce qu'elle avait de léger, une longue taille et la voilure triangulaire qui coupait le vent. La voilure, il la modifia et l'augmenta à sa guise, sans lui enlever sa marque d'origine, ses noms levantins. De nouveaux mâts, des mâtereaux de hune, en présentant au vent une surface de toile très étendue, mais fractionnée et partant facile à réduire, donnent au navire une mobilité supérieure. Du reste, sa robuste membrure lui permet de se charger de châteaux forts assez puissants pour mettre à l'abri des corsaires l'or et les perles du Nouveau-Monde, mais trop élevés peut-être pour la stabilité du bâtiment. A chaque étage, l'artillerie, parcimonieusement employée jusque-là, allonge des gueules petites et grandes, des calibres de tous noms. Le voilier de forte jauge s'est armé de toutes pièces comme un homme de guerre; il a pour son service des bâtiments plus petits comme le chevalier avait des écuyers; les Anglais, en l'appelant un *man of war*, un homme de guerre, saluent la puissante individualité qui sera l'instrument de leurs conquêtes.

Le duel d'artillerie sous voiles qui sert de prélude à chaque rencontre amène une profonde modification dans la tactique. Il serait imprudent de laisser l'équipage sous le tir meurtrier des pièces, d'autant que certaines pièces ac-

couplées et articulées autour d'un pivot tirent sans relâche; le recul de l'une après le feu met l'autre en batterie. La défense, il est vrai, rivalise d'ingéniosité avec l'attaque; elle matelasse chaque poste de combat et dispose au-dessus du pont une voûte de cordages et de planches pour arrêter les projectiles lancés du haut des hunes. Néanmoins le manuel de Philippe de Clèves (1500), le premier qui rompe résolument avec les traditions romaines, défend de laisser, comme autrefois, toutes les troupes en bataille sur le pont : il suffira des artilleurs et des gabiers tant que durera le combat à distance. Le reste de l'équipage, massé dans l'entrepont, s'élancera seulement au moment de l'abordage et sera soutenu au fur et à mesure de ses pertes par des sections de réserve.

Cette époque est, pour la marine, comme pour les arts, comme pour les sciences, comme pour les lettres, *la Renaissance!* Une renaissance exubérante de vie au sortir des gangues de la tradition, où toutes les manifestations de l'intelligence humaine jettent simultanément un vif éclat. Ce n'est point un vain rapprochement qu'un parallèle entre la marine et les arts ou les sciences. Les navires du XV[e] et du XVI[e] siècles s'harmonisent par leurs formes élégantes et élancées avec le style flamboyant de l'architecture religieuse, et par le coloris chatoyant de leurs pavesades n'ont rien à envier aux tableaux des meilleurs peintres. Le vaisseau est devenu une œuvre d'art, à laquelle des artistes prêtent leur concours, pendant que les savants cherchent un nouveau propulseur, indépendant du vent, pour augmenter la mobilité du navire avec une économie de frais de manœuvre. Raphaël et Sangallo se rencontrent avec Valturius ou, plus tard, l'ingénieur d'Henri III, Ramelli, pour donner les plans de notre moderne navire à aubes : il ne manque plus à cette machine qu'un souffle, une âme, la vapeur. Au moment de partir pour les terres lointaines où l'on trouve

« l'or en myne », Jean Parmentier, de Dieppe, exprime son anxiété dans un charmant petit poème qui fut couronné au concours littéraire, au *puy* de la Conception de Rouen. Le navire qui le porte vers Sumatra s'appelle *la Pensée*. Les navigateurs écrivent. Rabelais apprend la langue des matelots, mais l'interprète si mal que son élève mène son bâtiment droit à la perdition. Baïf écrit un traité *De re navali;* c'est à Saint-Dié qu'un savant baptise, par une erreur qui fit fortune, l'Amérique.

Heureux les navigateurs! « Iceulx voyent les œuvres du Seigneur! » écrit le pilote Jacques Devaulx en tête de son traité d'hydrographie dédié à l'amiral de Joyeuse. La curiosité, autant que l'appât du gain peut-être, contribuait à modifier les tendances de l'esprit français, si dédaigneux jadis des « voies de la mer ». Des Malouins découvrent le Brésil, Jacques Cartier le Canada; dix ans avant Christophe Colomb, Georges le Grec vogue vers une île restée mystérieuse, l'île Verte; en 1505, Gonneville atterrit à une terre inconnue vers le sud de l'Afrique, un pseudo-continent austral que nos meilleurs marins, Kerguelen, Bougainville, cherchaient encore au XVIIIe siècle. Un autre gentilhomme, de Gourgues, vend ses biens pour équiper une escadre et venger l'honneur de la France. Un simple armateur, Ango, tient en échec une nation et bloque Lisbonne. Il ne manque à Villegagnon que l'appui du gouvernement pour devenir roi du Brésil.

La royauté, nantie d'une faible flotte, eut le tort de ne pas soutenir assez l'initiative privée, qui a besoin, pour se mouvoir à l'aise, de sentir derrière elle l'appui de l'État. Si Louis XI put adopter, sans mentir à l'histoire, une devise qu'on croirait du siècle de Louis XIV : *Immensi tremor Oceani,* il le dut à l'activité d'un marin plus qu'au nombre de ses vaisseaux. Il eut Colomb, Charles VIII eut Coetanlem, Louis XII Portzmoguer, François Ier Prégent de Bidoux et

le baron de la Garde. De pareils marins suffisent à illustrer un règne.

N'oublions pas le grand homme qui arrêta la décadence économique provoquée par la guerre de Cent ans. L'axe commercial de l'Europe occidentale s'était déplacé vers l'est, quittant le cours du Rhône, de la Saône et de la Seine pour gagner le Rhin par Villefranche et Genève et déboucher à Anvers. Toutes les richesses qui fuyaient la France, Jacques Cœur les emprisonna dans les mailles serrées de ses comptoirs méditerranéens et sa flotte les fit converger vers Aigues-Mortes. « Le navigaige » devint « la principale mamelle de la substance et nourriture du pays (1) » ; il n'est point de douces épithètes, de comparaisons attendries qu'on ne lui prodigue, de monopoles qu'on ne lui concède : la royauté, — Louis XI, François I[er], — continuatrice de la politique inaugurée par l'argentier de Charles VII, ne permet l'entrée des épices, drogueries et denrées analogues que par les ports et havres du royaume. Les épices nous arrivèrent désormais par l'Océan : nos marins allaient les chercher dans les pays de production, aux Indes; mais entravées par la bulle d'Alexandre VI qui partageait les mers entre les Espagnols et les Portugais, leurs entreprises ne pouvaient avoir qu'un caractère individuel, isolé et non officiel.

En même temps que les conditions économiques du monde, la situation politique de la France avait changé. Débarrassés des Anglais, nous nous trouvions en face d'un autre adversaire redoutable qui nous étreignait de toutes parts, sur terre et sur mer. Notre petite alliée des guerres d'antan, la Castille, démesurément agrandie et devenue hostile, disposait des flottes formidables de l'Andalousie, de l'Aragon et des Pays-Bas, dont les nôtres ne pouvaient

(1) Bibliothèque nationale, Ms. franç., 2811, fol. 104. — *Ordonn.*, t. XIV, p. 395.

contrebalancer la puissance. Notre expansion, au sortir de l'étau anglais, avait été cependant rapide. La Flandre, la Bretagne, la Guyenne et la Provence, par leur réunion à la Couronne, avaient clos la ceinture de nos côtes : un grand tassement s'était fait. Il y eut bien une révolte des patriotes bretons, jaloux de leur indépendance. Notre marine, secondée par une armée, les soumit, puis s'en aida.

L'inimitié de l'Espagne obligeait à une surveillance incessante le long du littoral. Il y eut trois amiraux au lieu d'un. Une escadrille stationna quelque temps à Bordeaux, plusieurs ports furent fortifiés et le Havre-de-Grâce créé à l'embouchure de la Seine. Une escadre de galères se tint en permanence dans la Méditerranée.

Trop faible néanmoins pour triompher, notre flotte de guerre dut chercher ailleurs un appui. La France sembla rompre avec ses traditions séculaires en sollicitant le concours des Turcs et des protestants hollandais. Les corsaires algériens combattirent aux côtés des fils des Croisés. En retour, le pavillon fleurdelisé remplaça peu à peu dans l'Archipel le lion ailé de Saint-Marc, et nos consuls, établis dans les ports du Levant, mirent à profit l'accord de la Sublime Porte avec François I[er] pour étendre la protection de la France aux chrétiens d'Orient. Ainsi, malgré les apparences, les rois très chrétiens n'avaient pas abandonné la défense des faibles, ils l'exerçaient sous une forme nouvelle, qui n'était plus aussi incompatible que les croisades avec les intérêts commerciaux de leurs sujets.

Au moment où se manifestait cet apaisement entre la fille aînée de l'Église et l'Islam, d'autres guerres de religion mettaient à feu et à sang la France elle-même. Leur action dissolvante enraya pendant un demi-siècle nos progrès maritimes.

III

Un pénible accident donna la mesure de notre faiblesse, en même temps que des impérieuses prétentions de l'Angleterre. Le duc de Sully, canonné par une ramberge britannique alors qu'il passait à Londres comme ambassadeur de Henri IV, dut amener pavillon en signe de salut. Henri IV n'eut pas le moyen de châtier les insolents. Cette suprématie de fait de l'Angleterre sur les mers, Selden l'érigea en doctrine, sans qu'il se trouvât un Français pour opposer à ses affirmations impudentes des précédents, la bataille du cap Saint-Vincent par exemple, où un vice-amiral de France écrasait en 1476 une escadre flamingo-génoise, parce qu'elle avait tardé à saluer les fleurs de lis. C'est qu'en 1636, au moment où écrivait Selden, notre politique n'était point dirigée contre l'Angleterre : le cardinal de Richelieu employait contre une autre ennemie les quarante vaisseaux et les trente galères de la marine royale, alors jugés suffisants « pour se garantir de toute injure et se faire craindre dans toutes les mers ».

Le grand maître, chef et surintendant général de la navigation et commerce de France, Richelieu, avait aboli en 1626 la charge d'amiral du royaume et rendu à la marine la cohésion que lui enlevait la division du littoral en amirautés provinciales. La *presse,* la fameuse institution des *classes*, en 1637, assura le recrutement des matelots, et la création du régiment des vaisseaux fournit en tout temps des troupes de débarquement. De nombreux marins français, aguerris au service de l'Espagne, de Malte, de l'Angleterre, revenaient, les braves gens, « avec desplaisir d'avoir si long-

temps erré et avec un désir extrême de servir utilement le Roy le reste de leur vie, louant Dieu de voir qu'après une si longue nonchalance de la navigation, » la France se fût enfin reprise (1).

Et Richelieu s'écriait : « La providence de Dieu, qui veut tenir les choses en balance, a voulu que la situation de la France séparât les États d'Espagne pour les affaiblir en les divisant (2). » L'Espagne, voilà l'ennemie de Richelieu, ennemie vulnérable parce qu'elle est atteinte d'une faiblesse organique. Elle était trop débile, sa population trop clairsemée pour porter sans effort la lourde couronne de ses conquêtes. Menacée sur tous les points, « appréhendant grandement d'être attaquéz à mesme temps en Flandres et en Italie (3), » dans la péninsule et dans ses possessions, la puissance espagnole ne peut se garder partout et s'écroule. Richelieu en profite pour accroître nos côtes au nord-est et substituer à nos comptoirs commerciaux des colonies nationales, exploitées par des compagnies privilégiées. Mais il mourut avant d'avoir assuré notre prépondérance navale.

Vingt-cinq ans après, son œuvre était des plus compromises. Chefs d'escadre ni capitaines n'étant plus entretenus, sauf quelques favoris, la marine semblait condamnée comme un corps « paralytique, sans espérance de guérison (4) ». Un homme suivait depuis plusieurs années les progrès du mal. Il va tenter la guérison, qui sera de reprendre et achever le plan de Richelieu. Les Hollandais et les Anglais se disputent la succession laissée par

(1) Rapport de Feraü, Français ayant servi quatorze ans l'Espagne, au cardinal de Richelieu. (Frang., 17308, fol. 21.)

(2) Eugène Sue, *Correspondance de Henri d'Escoubleau de Sourdis,* dans la collection des Documents inédits. Paris, 1839, in-4°, t. I, p. v.

(3) Rapport de Feraü, déjà cité.

(4) Mémoire rédigé vers l'époque de la mort du duc de Beaufort, 1669. (D. Neuville, *Etat sommaire des Archives anciennes de la marine*, p. 320.)

l'Espagne. La France interviendra en faveur des uns, puis des autres, et, les affaiblissant tour à tour, restera la dominatrice des mers. Dégagée de toutes compromissions avec l'étranger, assez forte pour se suffire, notre marine traversera une magnifique période de gloire; devant elle, les pavillons s'inclineront bien bas et les navires de commerce s'achemineront en paix vers les colonies lointaines, tant qu'à nos destinées maritimes présidera Colbert

Par son ampleur et sa complexité admirables, l'œuvre d'un pareil homme stupéfie l'imagination. Elle touche à tout : marine militaire, économie politique, administration, commerce, colonisation; elle ne rencontre point un problème sans le résoudre. L'unification tentée par Richelieu est reprise sur une base plus rationnelle, l'amiral reprend le commandement de la flotte, le secrétaire d'État pour la marine se réserve l'administration des affaires courantes. Pour appuyer ses projets grandioses ou ses prétentions arbitraires, la Monarchie absolue a besoin de grosses flottes. Colbert les crée de toutes pièces. Il a trouvé trente vaisseaux, il en laisse deux cents; aux deux ports de guerre, de Brest et Toulon, il en ajoute un troisième, Rochefort, et fortifie Dunkerque. Avant lui, nous étions tributaires de la Suède pour l'artillerie, nos officiers faisaient en grand nombre leur apprentissage dans les *Caravanes de la Religion,* c'est-à-dire sous le drapeau de l'ordre de Malte. Colbert crée des fonderies d'ancres et de canons, des écoles d'hydrographie et d'artillerie; des compagnies de jeunes garde-marines deviennent des pépinières d'officiers, ce qui n'empêche pas de conférer des grades aux capitaines au long cours les plus habiles. Dans les arsenaux, une sage prévoyance, qui se traduit par des ordonnances de police, tient en réserve des pièces d'assemblage pour de nouveaux navires; les ouvriers ont acquis une telle habileté qu'une galère est construite en quelques heures, « entre deux soleils. »

La féerie dura un quart de siècle. La marine eut le temps de jeter des racines profondes au sein de la nation. Développée à outrance, elle requit un énorme personnel; elle aspirait, pour ainsi dire, toutes les classes de la société. Pêcheurs, mariniers, gens des côtes, enrégimentés par le moyen de l'Inscription maritime, furent mis à la disposition de l'État. La noblesse, encore frondeuse, avait une répugnance pour la livrée du roi, Colbert sut l'attirer en foule en ne donnant l'uniforme qu'au mérite. La haute bourgeoisie, doucement sollicitée par le ministre, apportait son or aux compagnies commerciales, encouragées d'autre côté par des primes à la marine marchande. Le Canada se peuplait, les Antilles doublaient leur production : de l'un, on pouvait surveiller les colonies anglaises, les autres faisaient contrepoids aux possessions espagnoles. Sur la route des Indes, nos marins trouvaient aux Iles de France un appui moral et matériel, un centre de ravitaillement et, au besoin, de recrutement.

Tandis que les cariatides dorées de la poupe s'illuminent aux rayons du soleil royal, un génie se glisse le long du beaupré. Ce n'est plus le dragon grimaçant du moyen âge, la guibre svelte de la Renaissance, mais une imposante figure ciselée par Puget, Jupiter lançant la foudre et assis sur l'aigle dont le bec forme éperon. Imposant aussi sous sa haute voilure, le vaisseau de ligne n'a plus rien des grâces aussi coquettes qu'instables de la grande nef ou du galion : plus de ces doubles et triples étages élevés sur le pont, mais des bastingages à profil continu, presque rectiligne, et au-dessous deux ou trois rangées de sabords l'entourant de plusieurs ceintures de feux.

Il dura deux siècles, lors même que des savants français : Papin, Jouffroy d'Abbans, eurent trouvé le moteur que les artistes et les ingénieurs italiens de la Renaissance avaient vainement cherché. Il avait inauguré sa longue carrière

sous les Duquesne, les Tourville, les Château-Renault, qui avaient établi par leurs victoires les bases d'une nouvelle stratégie. Par la combinaison de l'ordre perpendiculaire avec l'ordre parallèle presque exclusivement employé jusque-là, les amiraux de Louis XIV, rompus à tous les artifices de la guerre d'escadre, avaient substitué aux phalanges épaisses les colonnes ou les lignes mobiles, où l'artillerie pouvait développer tous ses feux. Escadres, divisions et groupes, aux ordres des vice-amiraux, lieutenants généraux, chefs d'escadre et capitaines, évoluaient aisément, grâce à la télégraphie optique qui avait multiplié les signaux.

La réaction contre la politique de Colbert commence avec la guerre de la Confession d'Augsbourg, guerre d'affaires, faite dans l'intérêt des marchands anglais et hollandais, dont le commerce et les moyens d'existence étaient mis en péril par l'union de la France et de l'Espagne (1). Mais, abstraction faite des alliés véritables de chaque parti, c'est la France et l'Angleterre qui se retrouvent en présence : leur rivalité gigantesque, ouverte par la révolution anglaise de 1688 et terminée seulement à la paix de 1815, sera comme une seconde guerre de Cent ans (2). L'enjeu n'est plus la France, mais son empire colonial et ce qui en garantit l'indépendance, la suprématie de la mer. Il est d'un prix incalculable. Nos colons occupent les rives des deux grands fleuves de l'Amérique du Nord, territoire immense en comparaison de la frange de littoral possédée par leurs rivaux. Dans l'Inde, Martin et Dupleix nous taillent un royaume plus grand que la métropole. Et ces magnifiques possessions vont devenir, lambeau par lambeau, la proie de l'en-

(1) J.-R. SEELEY, professeur à l'Université de Cambridge, *l'Expansion de l'Angleterre*, traduite par J.-B. Baille et A. Rambaud. Paris, 1885, in-12, p. 158.

(2) *Ibid.*, p. 32.

nemi, parce que la France, partagée entre une politique d'expansion coloniale et une politique de conquête européenne, Janus à double face tourné vers l'Angleterre et l'Allemagne, laisse péricliter sa puissance maritime. Louis XIV perd Terre-Neuve et l'Acadie, Louis XV le Canada, la Louisiane et l'Inde. De nos débris, une Plus Grande-Bretagne, *Greater Britain*, se constitua.

L'Angleterre était arrivée à ses fins après une longue lutte contre les derniers corsaires du grand règne ; de plus, certaines intrigues diplomatiques avaient obtenu de la pusillanimité du cardinal Fleury l'affaiblissement de notre marine. C'est à cette époque, nous l'avons vu, que l'historien Lediard entonnait son chant de triomphe. Était-il si glorieux de triompher d'une nation qui se trouva un moment réduite, en 1747, après les deux batailles du cap Finistère, à un seul vaisseau de ligne ! Ni le courage ni même l'habileté ne nous manquaient, les victoires de La Bourdonnais, de La Galissonnière sont là pour le prouver. Mais l'inexorable loi du nombre était contre nous. Au despotisme anglais, le roi songeait, dès 1745, à opposer une coalition des puissances européennes, qui fut la neutralité armée. C'était faire la part du feu, protéger la métropole et sacrifier les écuries, ainsi appela-t-on nos colonies, l'Inde et le Canada.

Et pourtant, l'exemple du duc de Choiseul prouva qu'il n'était besoin, pour relever notre puissance navale, que d'un programme de réformes bien arrêté ; pour les accomplir, d'un long ministère. Choiseul laissa une belle flotte de 74 vaisseaux et 50 frégates. D'intrépides officiers : Kerguelen, Bougainville, plus tard La Pérouse, cherchèrent du côté de l'océan Pacifique une compensation à nos pertes en achevant la découverte du monde. Passionné dès l'enfance pour la géographie, Louis XV sut encourager leur initiative ; il nomma — fait unique dans notre histoire — un vice-amiral des mers d'Asie et d'Amérique. La reconsti-

tution de notre flotte permit, sous Louis XVI, d'intervenir dans la guerre de Sécession des colonies américaines et « d'appeler à l'existence un nouveau monde pour redresser la balance de l'ancien (1) ». Le bailli de Suffren appuyait vigoureusement une contre-attaque contre les Indes, tandis que les comtes d'Ormesson et de Grasse, d'Estaing et Guichen tenaient tête aux Anglais dans l'Atlantique. Le résultat net fut, non un gain, — nos colonies ne furent pas reprises (2), — mais une victoire morale sur l'Angleterre, diminuée par la sécession des États-Unis et inquiète du sort de ses nouvelles conquêtes, tant le sentiment de l'indépendance est contagieux. La contagion, en effet, gagna du terrain, mais ce fut à nos dépens. Saint-Domingue, le joyau des Antilles, sourdement travaillé par nos obligés d'hier, par les citoyens de la libre Amérique, nous échappait.

En proscrivant l'élite de nos marins, suspects parce que nobles, la Révolution française servit inconsciemment l'ennemi et hâta le dénouement de notre gigantesque lutte contre l'Angleterre : la bravoure des équipages novices ne put que nous sauver l'honneur dans la défaite. L'Amérique nous fut fermée ; l'Inde, où se débattait notre allié Tippoo-Sahib, devint, faute d'escadres, inaccessible. Bonaparte songeait peut-être à lui tendre la main à travers l'Égypte. Mais la défaite navale d'Aboukir isolait le corps expéditionnaire dans les plaines d'Afrique et vouait à l'insuccès final d'éclatants débuts.

Rien n'est plus vrai que le titre et l'esprit général de certain ouvrage récent : *The influence of sea power upon history* (3). D'échec en échec, notre marine s'était trouvée

(1) Seeley, p. 36.

(2) « L'objet de Sa Majesté n'est point de faire des conquêtes pour elle, » mais « de détruire ses ennemis naturels », déclarait Louis XVI au marquis de Bussy en l'envoyant dans l'Hindoustan.

(3) Du captain A.-T. Mahan. Londres, 1889-1893, 3 in-8°. L'ouvrage comprend la période qui va de 1660 à 1812.

presque anéantie ; l'expansion de la puissance française n'étant plus possible que sur le continent, Napoléon dut concentrer de ce côté tous nos efforts : ce ne fut pas la moindre raison de son triomphe.

Embusquée derrière les peuples qui se levaient contre nous avec son aide, l'Angleterre restait l'ennemie. Faute d'un « pont mobile », l'Empereur ne pouvait l'atteindre ; il essaya vainement de l'affamer par un blocus gigantesque. Il échoua et fut son prisonnier.

Depuis lors, l'entente cordiale conclue avec nos voisins d'outre-mer a clos l'ère des grandes guerres navales et ouvert une série de petites expéditions, où la marine coopère aux succès des armées. Les grandes guerres nous avaient enlevé un empire colonial, la paix nous en a rendu un nouveau.

Mais l'Angleterre veillait toujours. Il nous restait une arme qu'Eustache le Moine, Marant, Coetanlem, Duguay-Trouin, Cassart, Surcouf, lui avaient appris de siècle en siècle à redouter : *la course*. La force n'avait pu nous l'arracher, cette arme si terrible que le commerce ennemi, à chaque guerre, perdait des centaines, des milliers de navires et des millions. L'occupation de Calais, le bombardement des cités corsaires, la destruction du port de Dunkerque, l'incendie de Dieppe, la machine infernale lancée contre Saint-Malo, loin d'arrêter nos marins, excitaient leur audace. Il y avait cinq siècles que la nation libre-échangiste cherchait le moyen de mettre ses richesses à l'abri de nos coups. Sous le masque de l'entente cordiale, sa diplomatie triompha enfin et nous prit en défaut. Elle mit en avant un de ces prétextes de philanthropie qu'on ne s'étonnera pas de voir exposer — sans succès du reste — par quelque disciple de Rousseau, nommé Kersaint, à la tribune de l'Assemblée législative. Moins clairvoyant que ses devanciers, que Charles IV le Bel et que les députés de l'Assemblée, Napoléon III se

laissa prendre aux sophismes de sa grande amie. Le traité de Paris en 1856 abolit la course. Lors même qu'elle serait rétablie, on ne verrait plus de ces combats épiques où un petit corsaire s'attaquait à un vaisseau de ligne, où Surcouf avec les cent trente hommes de *la Confiance* s'élançait sur les quatre cent cinquante hommes du *Kent*. Les temps héroïques sont passés, les temps où la guerre du désespoir tenait en respect avec de petits bâtiments un ennemi victorieux. Plus d'attaque à l'abordage possible contre le vaisseau de guerre moderne; avant que d'atteindre le but, la mince coque des steamers déchirée par les obus serait une écumoire et coulerait. La course a été remplacée par la guerre de croisière, qui se fait au moyen de croiseurs ou de steamers armés en guerre.

En même temps que la chasse des bâtiments de commerce devenait le monopole de la marine militaire, la guerre d'escadre, destinée à assurer la protection des côtes et la suprématie maritime, se compliquait étrangement. Avec l'invention de la vapeur, du canon à tir rapide et des puissants explosifs, l'outillage naval se modifiait et se modifie de jour en jour, sans qu'on puisse prévoir la fin de ses métamorphoses. C'est la lutte à outrance entre la cuirasse et le canon, lutte de chiffres et de prévisions, car les batailles modernes sont encore trop rares pour qu'on puisse en dégager une formule stratégique. Que d'aléas résultent du défaut d'homogénéité, de la variété incessante des types nautiques, de la différence des vitesses, de la difficulté pour des officiers transbordés subitement d'un bâtiment sur un autre de se familiariser en peu de temps avec des aménagements nouveaux! Puis le bateau sous-marin rendra-t-il des plus précaires l'existence des gros cuirassés, si menacés déjà par la torpille? Et je ne parle pas des perfectionnements auxquels la stratégie sera amenée par la prodigieuse expansion de la physique et de la mécanique. La vitesse, la mobilité semble

pourtant devenir de plus en plus la meilleure arme défensive. C'est dire que l'avenir est réservé à la guerre de croisière, quand on aura trouvé un moteur électrique ou un combustible liquide moins encombrant que le charbon et capable de donner rapidement les plus grandes vitesses.

Le gros souci des nations maritimes est précisément d'assurer à leurs flottes de croisière cette condition vitale, la vitesse, en échelonnant sur leur route des dépôts de combustibles et des ports de refuge où le navire épuisé puisse se restaurer, se reposer, se réparer. Défenses fixes et défenses mobiles, il n'est sorte d'ouvrages qu'on n'ait imaginés pour protéger ces points d'appui indispensables.

Au milieu de l'évolution incessante du matériel naval, un élément reste immuable, figé dans une immobilité presque absolue : le vieux moule administratif de Colbert n'est pas brisé. Des besoins nouveaux appelèrent des rouages nouveaux qui se superposèrent simplement aux anciens.

Fait à l'usage d'une marine homogène, le système de Colbert était excellent lorsque le service à bord des bâtiments de commerce était un entraînement ou une préparation au service en temps de guerre. Mais à quoi servent aujourd'hui des gabiers sur les mâts militaires? disent les pessimistes ; et sur leurs modestes goélettes, les terre-neuvas ont-ils rien de semblable aux organes délicats, tant fonctionnels que défensifs, d'un croiseur? Et les détracteurs du système pensent que les institutions comme les hommes ont leur vie propre, que l'organisme naît, croît et s'étiole, et que l'inscription maritime serait à son dernier période.

Ce n'est pas le lieu, ni le moment de discuter pareille thèse; à l'heure où une désaffection progressive pour la marine marchande peut compromettre le recrutement des équipages de la flotte, on ne saurait songer à supprimer l'inscription maritime, à retirer à une classe de gens admi-

rables de sang-froid, d'audace, de dévouement, d'abnégation, les légers avantages qui lui permettent de vivre. Si l'amirauté anglaise peut recourir aux engagements volontaires qui grèvent relativement moins son budget, elle le doit à l'activité maritime de la nation et à la facilité, par conséquent, de recruter une élite de matelots.

En est-il de même chez nous? Que de fois, dans les ports étrangers, parmi les pavillons nombreux qui claquaient au vent, j'ai cherché vainement nos trois couleurs! Notre marine marchande périclite, non pas faute d'hommes, — marins et capitaines au long cours affluent, — mais faute de capitaux. Et comme l'outillage moderne, très coûteux, n'est réalisable dans un pays de petits rentiers que par des compagnies ou des sociétés, ce serait l'honneur des Colbert futurs de diriger vers cette œuvre patriotique l'épargne française. Placements plus sûrs, après tout, que ces valeurs fiduciaires vers lesquelles je ne sais quelle puissance occulte précipite les capitaux, que ces valeurs fictives ou stériles pour l'industrie, qu'une manœuvre de Bourse crée et qu'un coup de Bourse effondre. Autrement, si la décroissance de la marine marchande continue à tarir une source vive de la richesse nationale et de l'initiative individuelle, si elle nous prive, en cas de guerre, de croiseurs auxiliaires indispensables, alors, — pourquoi faut-il, hélas! finir par un cri d'alarme, — la marine française est en danger.

LES HISTORIENS.

Il ne m'est point agréable, croyez-le, de commencer cet ouvrage par un plaidoyer *pro domo* : je me serais volontiers passé d'exorde si le résumé qu'on vient de lire n'était une série de postulats qui restent à démontrer.

Les deux premières périodes de notre histoire navale ont été jusqu'ici sacrifiées, au point qu'une moisson de gloires s'y perdait. La thèse de l'oubli avait reçu une consécration officielle dans les programmes scolaires, qui dataient de Richelieu les débuts de notre marine d'État.

D'aucuns disent : à quoi bon les histoires d'antan? Est-il rien de commun entre hier et aujourd'hui, et que nous sert de connaître des méthodes surannées? — Que vous sert?... Mais à éviter des fautes déjà commises. Et c'est, Dieu merci, le rôle de l'historien de vous mettre en garde contre les surprises de l'avenir par l'enseignement du passé. Entre certains événements, il existe des liens mystérieux qu'on soupçonne à peine. Vous avez vu avec quelle ténacité, de siècle en siècle, l'Angleterre essayait d'enrayer la course. Elle a réussi, parce que nous y avons prêté les mains. Si l'histoire est un perpétuel recommencement, c'est apparemment qu'on ne tient pas compte de ses leçons. Depuis César, que de tentatives de conquêtes de l'Angleterre! Au Portus Ictius, voici le camp de Boulogne de Philippe-Auguste, de Philippe le Bel, de Philippe de Valois, de Napoléon; non loin, celui de Charles VI. Seuls, le général romain et un duc normand surent triompher par la promptitude et l'audace.

De siècle en siècle, on proclamait la nécessité de créer un port de refuge dans la presqu'île du Cotentin, dont le promontoire, en s'avançant au large, semble faire une invite aux descentes anglaises. En 1327, une commission fait une enquête en vue de fortifier Barfleur. Vingt ans après, rien n'avait abouti. Toute une flotte de guerre, surprise le long de la côte cotentinoise, est brûlée : c'est l'invasion soudaine, c'est Crécy, l'écrasement de l'armée après l'anéantissement de la flotte. En 1417, la dernière escadre qui tienne tête à l'Angleterre succombe près de la Hougue : la Normandie est de nouveau conquise. Quand nous la reprîmes, l'amiral proposa de fortifier la Hougue. Louis XI tergiversa : deux

siècles après, ces retards funestes transformaient en un désastre, faute d'un point d'appui, une victoire de Tourville.

« Le canal de la Manche est un vrai coupe-gorge pour la marine française, un asile pour celle des Anglais, un boulevard pour la défense de leur île ! » C'est un marin de Louis XVI qui écrit cela en 1783. Ne croirait-on pas entendre plutôt grommeler, vingt-quatre ans plus tard, un vieux grognard du camp de Boulogne.

Aujourd'hui, il y a bien des fortifications sur cette côte cotentinoise, mais à la Hougue, elles datent de Vauban. Suffiraient-elles à protéger Cherbourg contre une attaque à revers ?

Que nous sert de connaître des méthodes surannées, disiez-vous ? Mais croyez-vous que le progrès soit continu, qu'il ne se produise ni reculs, ni éclipses, ni oublis, ni retours plus tard, aux vieilles méthodes abandonnées ? Parmi les progrès qu'on attribue à ces dernières années, combien sont déjà plusieurs fois séculaires ! La télégraphie optique au moyen de pigeons voyageurs était d'un usage courant dans la stratégie navale du IXe siècle ; des cloisons étanches divisaient la cale des jonques chinoises qui ramenaient de Chine Marco Polo ; quant aux quilles latérales essayées en ces derniers temps pour diminuer le roulis et régler le tir par grosse mer, il y a deux siècles que notre compatriote Thoynard en préconisait l'emploi ; et je ne parle pas des torpilles, ces engins modernes, qu'un contemporain de Colbert avait déjà entrevus.

Tout se tient en histoire : *Historia non facit saltus.*

On s'aperçut, vers le milieu de ce siècle, qu'une « histoire de France par la marine, en même temps que par les provinces et les villes maritimes, n'avait encore aucun précédent (1) ». De fait, les belles campagnes des Duquesne et

(1) Léon GUÉRIN, *Histoire maritime de France*. Paris, 1844, in-18,

des Tourville n'avaient inspiré d'autre auteur qu'un obscur avocat, qui jugea bon de garder l'anonyme (1). Par leur date et par leur nature, de bons traités, comme ceux du P. Fournier, sur l'hydrographie (2), et de La Popellinière, sur l'office d'amiral (3), ne pouvaient prétendre qu'à donner quelques aperçus curieux sur des points de détail.

Peu après les remarquables ouvrages de Pardessus (4) et de Jal (5), parut le livre de Léon Guérin. Mais il ne compléta point la trilogie nautique : l'historien se trouvait trop inférieur au juriste et à l'archéologue. Jal se chargea de le disqualifier et rouvrit la lice aux écrivains futurs (6).

De nombreux champions y entrèrent. Lui-même s'y comptait; nous avons de lui quelques notes, bien maigres, rassemblées sur la période médiévale (7); mais il fit *Duquesne* (8). La marine jouissait d'un regain d'actualité, moins pour ses croisières que pour la révolution radicale amenée dans son matériel par la machine à vapeur. Cinq histoires se succèdent de 1843 à 1845 (9), quatre autres

2e éd., t. I, p. v. La dernière édition, la meilleure, est en six volumes gr. in-8°. Paris, 1863.

(1) [De Boismélé], *Histoire générale de la marine chez tous les peuples du monde*. Amsterdam, 1744-1758, 3 in-4°.

(2) *L'Hydrographie*. Paris, 1643, in-fol.

(3) *L'Amiral de France*. Paris, 1584, in-4°.

(4) *Lois maritimes*. Paris, 1828-1842, 6 in-4°.

(5) *Archéologie navale*. Paris, 1840, 2 in-8°. — *Glossaire nautique* Paris, 1848, in-4°.

(6) Jal, dans certain article du *Journal des Débats*, 1843. — « Cette œuvre de seconde main [de Guérin] est au milieu de nos bons livres d'histoire d'aujourd'hui ce qu'est le vulgaire oison dont parle Virgile au milieu des cygnes harmonieux. » (Tamizey de Larroque, dans la *Revue critique*, 11 décembre 1893, p. 461.)

(7) Bibliothèque nationale, collection Margry.

(8) Jal, *Abraham Du Quesne et la marine de son temps*. Paris, 1872, 2 in-8°.

(9) La 1re édition de Guérin est de 1842-1843, 2 in-8°. — Eugène Maissin, capitaine de vaisseau, *Etudes historiques sur la marine militaire*. Toulon, 1843, in-8°. — Eugène Sue, *Histoire de la marine française*. Paris, 1844, 2 in-8°; 1844-1845, 4 in-8°. — Comte de Bonfils-Lablénie, lieutenant de vaisseau, *Histoire de la marine française*. Paris, 1845, 3 in-8°.

de 1873 à 1879 (1), à une nouvelle époque d'engouement, où nous fûmes, comme puissance navale, les émules de l'Angleterre. Tel écrivain développe la mise en scène selon le procédé de l'école descriptive dont M. de Barante fut le coryphée. Le romancier Eugène Sue, qui avait jugé la correspondance de Sourdis, l'amiral-archevêque, assez importante (2) pour devenir une histoire générale de la marine, ne fait qu'un nouveau roman : le récit de la mort du père Bart, la description du cabinet de M. de Lyonne, sont deux exemples des agréables hors-d'œuvre qui tiennent lieu de chapitres. Des officiers enfin, aux heures silencieuses du quart, rêvaient à l'autrefois et fixaient leurs pensers dans de petits manuels aux savants commentaires. Mais ils étaient de l'avis du capitaine de vaisseau Gougeard, qui déclarait rondement : « La fondation de la marine de guerre remonte à Richelieu (3). » D'un trait de plume, plusieurs siècles de glorieux efforts étaient supprimés. L'opinion, il faut le dire, ne ratifiait pas ce sacrifice. Si l'histoire moderne était plus attirante par ces belles figures de marins, aux contours nettement accusés, qui émergeaient du grand siècle, on ne consentait point à amoindrir notre patrimoine traditionnel. L'amiral Jurien de La Gravière remontait jusqu'au XVe siècle le cours de nos dé-

— Chassériau, *Précis historique de la marine française*. Paris, 1845, 2 in-8°. — Plus tard paraissent Van Tenac, *Histoire générale de la marine*. Paris, 1853, 4 in-8°, et A. Doneaud, *Histoire de la marine française*, 1865, in-32.

(1) Le Saint, *Histoire de la marine française*. Paris, 1873, in-12. — E. de Corgnac, *Histoire de la marine française*. Paris, 1877, gr. in-8°. — A. Du Sein, *Histoire de la marine de tous les peuples*. Paris, 1879, 2 in-8°. — Trousset, *Histoire nationale de la marine depuis Jean Bart*. Paris, 1878, in-4°.

(2) *Correspondance de Henri d'Escoubleau de Sourdis*, publiée par Eugène Sue dans les *Documents inédits sur l'histoire de France*. Paris, 1839, 3 in-4°.

(3) Gougeard, *la Marine de guerre, ses institutions militaires depuis son origine jusqu'à nos jours*. Paris, 1877, in-8°.

couvertes (1), Margry poussait ses études jusqu'à la guerre de Cent ans (2), étant persuadé, avec raison, que les annales maritimes de la période médiévale restaient à écrire (3).

Cette lacune est d'autant plus mortifiante pour nous qu'elle n'existe pas chez la plupart de nos voisins. Depuis longtemps, sir N. Harris Nicolas y avait pourvu pour l'Angleterre (4), Capmany pour l'Aragon (5). Le capitaine de vaisseau Duro vient de le faire pour la Castille (6). Corazzini a annoncé, voici plusieurs années déjà, une *storia della marina militare italiana del medio evo* (7), à laquelle il songe toujours, ses critiques acerbes contre les histoires navales de ses compatriotes Vecchj et Randaccio en sont le garant. L'Italie est, du reste, le seul pays où l'on ait songé à dresser une bibliographie maritime, un *saggio di una bibliografia marittima italiana* (8).

Cinquante-huit pages de texte ! et ce n'est qu'un essai, reconnu des plus insuffisants par l'auteur lui-même ! On juge par là de ce que serait une bibliographie maritime de la France. Aussi bien ne l'essaierai-je pas, parce qu'elle est en partie faite. Il existe plusieurs répertoires des sources de l'histoire de France (9) ; on s'y reportera pour tout ce qui

(1) *Les Marins du* XVe *et du* XVIe *siècle*. Paris, 1878, 2 vol. in-12.

(2) *Les Navigations françaises et la révolution maritime du* XIVe *au* XVIe *siècle*. Paris, 1867, in-8°, p. 110.

(3) *Ibid.*, p. 110. — Estancelin avait déjà écrit ses *Recherches sur les voyages et découvertes des navigateurs normands en Afrique*. Paris, 1832, in-8°.

(4) *History of the royal Navy*. London, 1847, 2 in-8°. Elle va jusqu'en 1422.

(5) *Ordenanzas de las armadas navales de la Corona de Aragon*. Madrid, 1787, in-4°.

(6) *La Marina de Castilla*. Madrid, 1893, in-8°.

(7) Cf. sa *Storia della marina militare antica*. Livorno, 1882, in-8°, p. VIII.

(8) Par Enrico Celani, *Rivista marittima supplemento* : Roma, 1894, in-8° de 58 pages.

(9) Monod, *Répertoire des sources de l'histoire de France*. Paris, 1888,

concerne nos provinces côtières. Quant à la période médiévale, dont nous nous occupons exclusivement pour l'instant, on connaît les répertoires de l'abbé U. Chevalier et de Potthast (1). Comme chacun de mes chapitres sera accompagné de références, je me bornerai ici à apprécier rapidement la valeur des chroniques avant de passer aux sources spéciales de notre histoire maritime, c'est-à-dire aux archives.

MOYEN AGE.

1° *Les chroniqueurs.* — La plupart de nos histoires maritimes ne sont, pour la partie médiévale, que les variations d'un même thème et les broderies d'un même tissu; le tissu est grêle. Léon Guérin, qui l'a fourni, avait le grave défaut d'adopter sans réserves le récit d'un chroniqueur, Froissart par exemple, qu'il suivait pas à pas. C'était renoncer aux principes les plus élémentaires de la critique, au contrôle des sources; c'était préférer au récit d'un témoin oculaire ou auriculaire une compilation de beaucoup postérieure aux événements. Froissart, qui est mort en 1410, pouvait-il être une autorité indiscutable pour les débuts de la guerre de Cent ans? Il n'était point, du reste, un modèle de fidélité historique, cet écrivain charmant de coloris, de vivacité, de grâce, mais souvent sujet à caution.

On m'objectera que nos autres chroniqueurs ne sont pas des mieux renseignés sur nos annales maritimes. Il est, en effet, curieux de constater, si toutefois la littérature té-

in-8°. — Ch. V. Langlois et H. Stein, *les Archives de l'histoire de France*. Paris, 1891, in-8°.

(1) Chevalier, *Répertoire des sources de l'histoire du moyen âge*, bio-bibliographie et topo-bibliographie, Paris, 1877-1898, in-8°. — Potthast, *Bibliotheca historica medii aevi*. Berlin, 2e éd., 1896, 2 in-8°.

moigne des tendances populaires, combien la foule s'intéressait peu aux faits de mer. Le biographe d'Eustache le Moine transforme le corsaire en nécromancien et ses exploits en actes de sorcellerie.

A part Wace, qui vécut à l'époque héroïque de la conquête de l'Angleterre, Guillaume Guiart, témoin et acteur à la bataille navale de Zieriezée, et les biographes de Béthencourt et de Boucicaut, aucun chroniqueur français ne nous donne le tableau palpitant d'un combat, les péripéties complètes d'une expédition. Assez abondantes dans les chroniques normandes d'Orderic Vital, de Cochon, et dans la chronique des quatre premiers Valois, les nouvelles maritimes se font plus rares ou moins précises chez les historiographes officiels, les religieux de Saint-Denis.

Prenez au contraire un Catalan, un Espagnol, un Génois, un Vénitien, un Anglais, — Muntaner, Gamez, les Annales de Gênes, Morosini, le moine de Saint-Alban, — vous connaîtrez les moindres détails d'une campagne. Ce n'est point tout profit pour nous : qui n'entend qu'une cloche n'entend qu'un son; trop souvent, c'est le son de l'ennemi. En 1285, par exemple, pour la guerre d'Aragon, aucun narrateur français ne vient contrebalancer les récits de nos adversaires, des chroniqueurs Muntaner, Bernard d'Esclot, Barthélemy de Neocastro.

Il existe, à la vérité, des témoins muets qui nous montrent l'état des flottes au départ et au retour et nous permettent de contrôler, soit par la disparition de quelque navire, soit par l'entrée en ligne de compte de prises faites à l'ennemi, la véracité des chroniqueurs : ces témoins sûrs, ce sont les comptes.

2° *Les archives.* — Pas un seul de nos historiens n'ayant soupçonné l'existence d'une marine de guerre permanente au moyen âge, n'a songé, par suite, à en rechercher les

traces matérielles, les archives. Plusieurs archivistes paléographes pratiquèrent quelques sondages fructueux, qui ne laissaient pas deviner néanmoins la richesse de la mine, ni la continuité du filon. Siméon Luce (1) et M. Dufourmantelle (2) retrouvèrent quelques documents sur la bataille de l'Écluse ; M. Pajot écrivit une thèse sur la marine de Charles V (3) ; un ouvrage, un peu vieilli maintenant, de Rosenzweig retraçait l'importance de l'office d'amiral du XIIIe au XVIIe siècle (4) ; M. Charles de Robillard de Beaurepaire, avec les seuls registres du tabellionnage rouennais, reconstituait en partie l'histoire du Clos des galées (5). Je continuai l'œuvre de mes confrères de l'École des chartes par une thèse sur la marine française sous Louis XI (6).

Quelques plans de campagne du règne de Philippe le Bel, quelques comptes de dépenses, furent presque simultané-

(1) Sur les préliminaires de la bataille navale de l'Écluse (1340), dans le *Bulletin de la Société des Antiquaires de Normandie*, t. XIII.

(2) *La Marine militaire sous Philippe de Valois* (1340). Paris, 1880, in-8°. (Extrait du *Spectateur militaire*.)

(3) *La Marine militaire du Ponant* (1364-1374). Thèse soutenue en 1878, inédite : les positions seules ont été publiées.

(4) *De l'Office de l'amiral du* XIIIe *au* XVIIe *siècle*. Vannes, 1857, in-8°.

(5) *Recherches sur l'ancien Clos des galées de Rouen*. Rouen, 1864, in-8°.

(6) Soutenue en 1892 : le conseil de perfectionnement de l'Ecole voulut bien attirer sur cette thèse l'attention du ministre de l'Instruction publique. — Je ne saurais trop exprimer ici ma reconnaissance pour les hommes éminents qui ont encouragé ces études : M. Delisle, M. le docteur Hamy, M. Giry, M. Morel-Fatio, et mes regrettés maîtres S. Luce et A. Geffroy. Par un sentiment de confraternité dont j'ai été profondément touché, un grand nombre d'archivistes-paléographes relevaient à mon intention tel document qu'ils pensaient m'être utile. Leur liste est trop longue pour que je la transcrive ici ; qu'ils veuillent bien accepter collectivement mes remerciements cordiaux, M. Neuville et M. Spont surtout, auteurs de si belles pages sur l'histoire de notre organisation navale et sur la marine de Louis XII.

Des savants dont les études ont des liens de parenté avec les miennes, MM. Duruy, Harrisse, Marcel, Bréard, et des officiers ou commissaires de marine — leur modestie m'empêche de prononcer leurs noms — m'ont dit l'intérêt qu'ils prenaient à ces recherches. A eux tous, du fond du cœur, merci !

ment étudiés par le baron de Rostaing (1) et M. Jourdain (2). D'un faisceau de pièces qu'il sut réunir, le marquis Terrier de Loray tira la biographie d'un de nos meilleurs amiraux du moyen âge, Jean de Vienne (3).

Enfin quelques monographies locales étayèrent sur des documents d'archives leur historique maritime (4).

Les premiers jalons d'une histoire de notre marine médiévale se trouvaient ainsi posés. Restait à les relier et à tracer la route.

La difficulté d'y arriver n'aura rien de surprenant quand on apprendra l'état lamentable et la dispersion des archives navales de l'époque. De l'arsenal de Narbonne, qui subsista de 1285 à 1294 et de 1318 à 1328, un inventaire est conservé à Naples (5), un compte de constructions au Vatican (6), des pièces comptables à la Bibliothèque nationale (7).

Pour l'arsenal de Ponant, le célèbre Clos des galées de Rouen, dont la longévité fut plus grande (1294-1419), le problème était encore plus difficile. Comme les rôles de recettes et de dépenses du maître du Clos étaient soumis à l'examen de la Chambre des comptes, on pouvait légitimement supposer qu'ils avaient péri dans le grand incendie des archives de cette Cour en 1737. Personne ne songea même à relever l'étendue de nos pertes au moyen de l'inventaire-

(1) *La Marine militaire de la France sous Philippe le Bel.* Paris, 1879, in-8°.

(2) *Sur les commencements de la marine militaire sous Philippe le Bel,* dans les *Mémoires de l'Académie des Inscriptions* (1881), p. 377-418.

(3) *L'Amiral Jean de Vienne.* Paris, 1878, in-8° : en appendice, sont publiés des documents sur la marine du XIVe siècle.

(4) DUCÉRÉ, *Histoire de la marine militaire de Bayonne :* moyen âge. Bayonne, 1893, in-8°. — S. DE LA NICOLLIÈRE-TEIJEIRO, *la Marine bretonne aux* XVe *et* XVI *siècles.* Nantes, 1887, in-8°.

(5) Compte rendu le 20 janvier 1294. (Archives de Naples, *Regesti angioini* 63, fol. 257.)

(6) 1318-1320. (Archives du Vatican, reg. 28 des *Introitus et exitus.*)

(7) Collection De Camps, vol. *44 bis,* fol. 15 et 147, copies.

journal de Mignon (1) et d'un état dressé avant l'incendie (2).

Fort heureusement, au moment où la Chambre faisait procéder à cet état, quelques rouleaux avaient déjà disparu, distraits par des mains pieuses plutôt que malhonnêtes. Ils étaient sauvés. Dans un volume de la Bibliothèque nationale, j'ai retrouvé le fragment informe, mutilé, méconnaissable, de l'un des premiers rôles du Clos des galées (3). D'un autre compte (4), on perd la trace à partir de la vente Joursanvault. Un procureur de la République, en tournée dans l'arrondissement de Redon, étonné de l'étrange reliure de certains registres de l'état civil, les dépouilla de leur précieuse enveloppe, qui est aujourd'hui déposée aux archives d'Ille-et-Vilaine; c'était un inventaire détaillé du Clos des galées pour l'exercice 1382-1384 (5). Enfin, un rôle de constructions navales de 1388 s'est échoué au ministère de la Marine (6), au milieu d'archives qui ne remontent pas au delà de Colbert.

Les ordonnancements de l'amiral et les quittances des patrons et capitaines, qui servaient de pièces justificatives au maître du Clos des galées, ont été recueillis par des collectionneurs du XVIIe siècle, Gaignières, Clairambault. On les trouve en grand nombre à la Bibliothèque nationale, dispersés dans les dossiers de famille, titres scellés de Clairambault, pièces originales, au British Museum, dans les *Additionnal Charters* (7).

(1) Bibliothèque nationale, Ms. latin 9069, fol. 502, 504, 885, 888, 901, etc. Nombreux titres de comptes maritimes, 1293-1329.

(2) Inventaire de vingt comptes de marine, 1319-1422. (Archives nationales PP. 99, fol. 42.)

(3) Français 25992, fol. 41. Compte de 1297.

(4) Compte Thomas Fouques, garde du Clos des galées, 1334-1340. (*Catalogue Joursanvault,* 3568.)

(5) Publié par M. Ch. Bréard, *Compte du Clos des galées de Rouen au XIVe siècle* (1382-1384). Rouen, 1893, in-8°.

(6) Archives du ministère, vol. B[6] 77, pièce 24.

(7) Les copies des pièces du *British Museum* intéressant la marine française se trouvent au ministère de la Marine, Archives G 193.

Autour du maître du Clos gravitaient d'autres officiers d'administration, le maître des garnisons préposé à l'achat des vivres et munitions (1), le clerc des arbalétriers chargé de payer les troupes d'embarquement (2), le trésorier ou clerc d'armée navale attaché à chaque escadre (3). Tous tenaient registre, et nous connaissons par eux soit la composition des flottes (4), soit les dépenses effectuées au cours d'une campagne (5).

En dehors des pièces administratives, nous n'avons rien. La juridiction de l'amirauté à la Table de marbre ne nous est connue que par les registres du Parlement qui jugeait en dernier ressort. Restent les archives des lieutenances d'amirauté créées au XIVe siècle? Hélas! on jugera de leur sort et de leur intérêt par ces mots d'un écrivain du XVIIe siècle qui connaissait le greffe de Honfleur pour y avoir fait copier le rapport d'un célèbre navigateur : « Les anciens registres de l'admirauté de France nous fournissent des preuves plus certaines (sur la découverte de l'Amérique). On y void, avant que Colomb fust cogneu, des congés pour (aller) à la pesche des morües aux Terres Neufves qui font partie de l'Amérique. On trouve des journaux et des raports des pilotes qui en estoient revenus. »

(1) Compte de Girard Le Barillier, 1295. (Archives nationales, K 36, n° 43 *bis*, publié par Jal, *Archéologie navale*, t. II, p. 301-305.)

(2) Comptes de François et de Jean de L'Ospital, clercs des arbalétriers, pour la grande armée de la mer, 1340-1341, et pour le ravitaillement de Calais, 1346-1347. (Bibliothèque nationale, Nouv. acq. franc., 9241.)

(3) Comptes de Thoré Du Puy et Marquis Scatisse pour l'armée navale de Gênes, 1338-1339. (Bibliothèque nationale, franç. 25996, fol. 220, publié par M. Delisle, *Actes normands de la chambre des comptes sous Philippe de Valois*. Rouen, 1871, in-8°, n° 51.)

(4) *Pacta naulorum* conclus par saint Louis avec les Génois, les Marseillais et les Vénitiens, 1246. (Jal, *Archéologie navale*, t. II, p. 383.)

(5) Les dépenses des escadres de Montmorency et d'Harcourt en 1295, conservées à la Chambre des comptes dans « le sac de la guerre de mer », sont aux Archives nationales (K 36, n°s 43, 43 *bis*) et à la Bibliothèque nationale (Nouv. acq. franç., 2628, p. 7).

Et il ajoute, en parlant de la relation de l'expédition de Gonneville, que sans lui elle aurait inutilement « pourry dans les poudres du greffe d'une admirauté » (1).

Quant à l'amirauté de Dieppe, qui remontait à 1345 au moins, il faut à jamais désespérer d'en revoir les archives. Dans un procès entre la ville de Dieppe et l'archevêque de Rouen au milieu du siècle dernier, on déclare qu'elles ont été consumées ainsi que celles de la vicomté et du bailliage (2), lors du bombardement de 1694.

Les comptes, les pièces d'archives ne permettent point seulement de rectifier l'histoire ; ils jettent une vive lumière sur les origines de notre langue maritime, dont nous pouvons suivre, siècle à siècle, les développements. Notre savant Jal n'avait connu d'autre texte philologique que quelques passages de Wace, Benoit ou Rabelais, et quand il éperonnait de sa critique acérée les malencontreuses expressions de frère Jean des Entomeures, il restait reconnaissant au grand ironiste Rabelais d'employer, même de travers, le langage des matelots (3) et d'en marquer par là une des étapes.

La langue ne fait que refléter les progrès de l'art nautique. Mieux connue, elle précise l'archéologie navale et supplée aux données un peu trop sommaires de l'iconographie. A part les sceaux au type naval des villes (4), des amiraux et des capitaines ; à part la tapisserie de Bayeux, les représentations nautiques restent informes jusqu'au XIVe siècle. Faute de perspective, trois têtes d'homme suffisent à remplir un vaisseau ! Mais au XVe siècle, les marines deviennent d'une grande finesse d'exécution. Miniaturistes, graveurs,

(1) Cf. Ch. de La Roncière, *les Navigations françaises au* XVe *siècle*, p. 21, extrait du *Bulletin de géographie historique et descriptive* (1895).

(2) Archives de la Seine-Inférieure, G 906.

(3) Jal, *Archéologie navale*, t. II, 504.

(4) G. Demay, *Etudes sigillographiques. Le type naval*, dans la *Revue archéologique* (1877), planches XXI et XXII.

peintres ne sacrifient plus l'archéologie navale à une fausse conception de l'art. Et même dans les graffiti tracés par la main experte de quelque captif sur les murs de la prison de Tarascon, les œuvres mortes, les agrès sont reproduits avec la plus scrupuleuse fidélité. Mais ce n'est presque plus du moyen âge.

MARINE GALLO-ROMAINE

I

MARSEILLE.

Une fraîche et gracieuse légende entoure le berceau de Marseille. La première année de la quarante-cinquième olympiade, 600 ans avant notre ère, une galère phocéenne abordait dans une baie abritée de la Gaule. Au mallus voisin, la tribu ligure des Ségobriges était en fête. Les étrangers furent conviés au banquet que donnait le chef de la tribu, nommé Nann : ce jour-là, sa fille Gyptis devait choisir parmi les convives un époux en lui offrant, d'après la coutume de la nation, une coupe de vin. Charmée de la haute mine du commandant des Phocéens, elle se dirigea vers lui, lui présenta la coupe et l'épousa. Protis ou Euxène — on ne s'accorde pas sur le nom de l'élu — reçut des Ligures un emplacement suffisant pour construire une ville, et Massalie, Marseille, sortit de terre (1).

Le site admirable du golfe, la contrée verdoyante arrosée par le Rhône, artère naturelle d'un pays riche, émerveillèrent les asiatiques, que la stérilité de leur presqu'île rocail-

(1) Justin, *Epitoma historiarum philippicarum Pompei Trogi*, liv. XLIII p. 3. — Tite-Live, *Historiæ*, liv. V, p. 34.

leuse obligeait à courir les mers. La faible civilisation des indigènes, pasteurs pour la plupart, assurait aux nouveaux venus le monopole du commerce maritime. Avisée de l'aventure de Protis, la métropole se hâta de lui venir en aide ; elle équipa plusieurs galères à cinquante rames, ornées à la proue d'une tête sculptée de phoque ; les jeunes gens s'y embarquèrent en foule avec le bagage habituel des colons : des vivres, des semences, des plants de vigne et d'olivier, des armes. Ils apportaient aussi à Marseille du feu sacré pris au temple de la mère patrie et une statue de Diane, que la pythonisse d'Ephèse leur avait remise. Deux temples, dédiés à la déesse d'Ephèse et à l'Apollon Delphinien, s'élevèrent au sommet de la ville, dominant le port, qui s'étendait au-dessous d'un rocher en forme de théâtre.

Marseille s'enveloppa d'une enceinte de tours (1), et à bon escient; car les Ligures, convoitant les riches cargaisons qui entraient dans son port, s'étaient confédérés pour chasser les « chiens », auxquels ils avaient donné un gîte (2). Attaquée de toutes parts, la petite colonie aurait succombé sans l'intervention opportune des hordes celtiques de Bellovèse, qui descendaient vers l'Italie. Elle fut dégagée, et sa puissance affermie n'eut bientôt plus d'embûches à redouter.

Sur ces entrefaites, un grand conflit éclatait dans le bassin de la Méditerranée entre les deux peuples de marchands qui sillonnaient les mers, les Phéniciens et les Grecs. Depuis la ruine de Tyr, en 574, Carthage, la *Ville neuve*, avait hérité de la situation prépondérante de la métropole phénicienne et de son empire colonial en Afrique et en Europe. Si les colonies grecques, d'origines diverses, dépendances de la Grèce proprement dite ou des villes

(1) Strabon, Γεωγραφικῶν, liv. XIV, ch. ii, p. 10; liv. IV, ch. i, p. 4.
(2) Justin, *Epitoma*, liv. XLIII, p. 3.

d'Asie Mineure, n'avaient pas assez de cohésion pour se grouper sous un même sceptre, Marseille sut s'élever au-dessus de toutes les autres jusqu'à devenir la rivale de Carthage.

Elle recueillit les débris de la population phocéenne, qui avait fui devant Harpagus, lieutenant de Cyrus, la côte ionienne de l'Asie Mineure. Avant d'atterrir à Marseille, la flotte de Phocée s'était arrêtée dans la colonie d'Alalia, en Corse, pour livrer combat aux navires des Carthaginois et des Étrusques confédérés contre les pirates grecs. La rencontre eut lieu dans les parages de la Sardaigne, en l'an 536. Elle tourna à l'avantage des Phocéens, qui n'avaient cependant qu'une soixantaine de galères contre les cent vingt bâtiments de Malée. Mais c'était une victoire à la Cadmus, suivant l'expression grecque, l'égale d'une défaite, tant les galères étaient délabrées; quatorze d'entre elles avaient disparu dans l'abîme. Un retour offensif des coalisés, l'année suivante, obligea les Phocéens, vaincus à la bataille navale d'Alalia, de se replier sur Marseille. Les Étrusques s'emparaient de la Corse; les Carthaginois, maîtres de la mer, poursuivaient leurs succès en ruinant les établissements grecs d'Espagne; Rhoda (Roses) et Emporiæ (Ampurias) seuls échappaient à la destruction (1).

Marseille répara le désastre par son activité colonisatrice. Les comptoirs délaissés par Rhodes « suspendirent gracieusement une rose à l'oreille de la statue de Diane, manière charmante de reconnaître la suprématie marseillaise » (2).

Des villes fortes, établies de distance en distance sur le

(1) Hérodote, Ἱστορίη, liv. I, p. 162-170 : Un pirate phocéen, du nom de Denis, se maintint néanmoins en Sicile et inquiéta longtemps le commerce des Carthaginois. (Hérodote, liv. VI, p. 17.) — Tite-Live, *Historiæ*, liv. V, p. 34. — Polybe, Ἱστορία, liv. I, p. 82.

(2) Louis Méry et F. Guindon, *Histoire analytique et chronologique des actes et des délibérations du corps et du conseil de la municipalité de Marseille* depuis le xe siècle jusqu'à nos jours. Marseille, 1841, in-8°, t. I, p. 40.

rivage, Tauroentum, Olbia (Eaube), Athenopolis, Antipolis (Antibes), Nicaea (Nice) et Monaeces (Monaco), étendirent cette domination jusqu'aux Alpes. A l'Ouest, Marseille rayonnait au delà des Pyrénées par une ligne continue d'établissements : Heraclaea-Cacabaria (Saint-Gilles), Rhodanousia à l'embouchure du Rhône, Agatha (Agde), Rhoda, Emporiae, Dianium (Denia). Des tours de défense furent élevées aux embouchures du Rhône. Dans la ville, une opulence de bon goût, la richesse des édifices publics revêtus de marbre et de tuiles légères, la sagesse d'un gouvernement oligarchique à laquelle philosophes et historiens rendent hommage (1), marquaient la prospérité de la république phocéenne.

Carthage, inquiète, essayait d'enrayer par des mesures draconiennes l'expansion de sa rivale. Au traité conclu en 509 avec Rome, elle se faisait reconnaître le privilège exclusif de commercer à l'ouest du Beau Promontoire (cap Bon) (2). Pareille clause, grosse de réticences, laissait supposer l'existence de contrées riches ou de débouchés importants qu'il y avait intérêt à tenir ignorés.

Jusqu'au dernier jour de la cité punique, on put lire dans le temple de Saturne la relation officielle d'un voyage au delà des Colonnes d'Hercule, c'est-à-dire des deux hautes montagnes, Calpé et Abyla, qui bordent le détroit de Gibraltar. A une époque où Carthage était au faîte de sa puissance, le suffète Hannon était parti avec soixante vaisseaux pour fonder de nouvelles colonies (3). De fleuve en fleuve, il côtoya la Libye, ainsi s'appelait l'Afrique occidentale, jusqu'au golfe de la Corne du Couchant : une haute montagne volcanique reçut du voyageur le beau nom d'Es-

(1) STRABON, liv. IV, ch. IV, 5. — TITE-LIVE, *Historiæ*, liv. XXXVII, p. 54.
(2) POLYBE, liv. III, p. 22.
(3) Hannonis Carthaginensis *Periplus*, dans les *Geographi graeci minores*, éd. Muller. Paris, Didot, 1855, in-8°, t. I, p. XIX-XXXII et 1-11.

calier des Dieux (1). La navigation s'arrêta, faute de vivres, à l'île des Gorilles, individus très velus, dont on prit trois femelles, car ce n'étaient que des singes, les prototypes peut-être des Gorgones (2). L'île serait actuellement l'île Sherboro, sur la côte de Sierra-Leone (3).

Soit hasard, soit indiscrétion, malgré le silence des Phéniciens sur leurs découvertes, les Marseillais connurent le célèbre périple : en commerçants avisés, ils chargèrent un des leurs, Euthymène, d'explorer les régions d'où leurs rivaux tiraient la poudre d'or. Euthymène, entravé sans doute dans ses projets par les colonies carthaginoises, restait à plusieurs longueurs derrière Hannon; il ne dépassa point le fleuve des hippopotames et des crocodiles, le Sénégal. Le seul résultat de son voyage fut une erreur géographique. Euthymène crut reconnaître que le Nil coulait de la mer Extérieure vers la Méditerranée et que ses inondations coïncidaient avec les vents de la canicule (4).

Au nord des Colonnes d'Hercule, la voie était libre. L'explorateur carthaginois Himilcon, qui avait reconnu l'île Sacrée (Irlande), les îles de l'Étain (Sorlingues) et Albion (Grande-Bretagne), cherchait à décourager la concurrence étrangère en traçant de l'Océan, « abîme sans fin, » un effrayant tableau (5) : « Aucun souffle de vent ne pousse le navire, l'air est couvert d'un manteau de brouillards et la mer s'enveloppe d'une brume éternelle. » Un Marseillais n'en eut cure et pénétra jusqu'au pays de l'ambre jaune ou succin, si recherché dans l'antiquité pour les parures et les statues.

(1) Pline, liv. V, p. 1; liv. VI, p. 35.

(2) Les peaux de ces gorilles restèrent suspendues dans le temple de Junon, où on put les voir jusqu'à la prise de Carthage. (Pline, liv. VI, p. 36.)

(3) *Geographi graeci minores*, t. I, p. xxxi, et *tabulæ*, pl. 1.

(4) Sénèque, *Naturalium Quaestionum*, liv. IV, p. 2. — Plutarque, liv. IV, p. 1.

(5) Festus Aviénus, *Ora maritima*.

Un seul fait montrera sa science. En observant l'ombre portée d'un gnomon à midi le jour du solstice, il détermina l'obliquité de l'écliptique et la latitude de Marseille à quelques secondes près (1). Le premier, il remarqua l'influence du cours de la lune sur le mouvement des marées, et il établit la distinction des climats par la différente longueur des jours et des nuits. On ne sait rien d'autre de Pythéas, pas même l'époque de sa vie, que l'on fixe approximativement au quatrième siècle avant notre ère. Le voyage de circumnavigation qui lui fut confié était organisé, semble-t-il, aux frais de quelques particuliers marseillais (2).

L'expédition ne perdit point de vue les côtes. Elle franchit en cinq jours la distance de Gadès au cap Sacré ; en trois autres, elle atteignit l'île d'Uxidan (Ouessant) ; là, un large détroit s'ouvrait entre la Celtique et une île immense, la Bretagne.

Sur la gauche, était Ierné, l'Irlande, que la sauvagerie des habitants, réputés anthropophages, rendait peu accessible. Les Bretons, de mœurs simples, sobres, sagement gouvernés, avaient un tout autre attrait, d'autant que le commerce trouvait son compte à l'exportation du blé conservé dans leurs silos souterrains, du bétail, de l'or, de l'argent et du fer (3). Ajoutez l'étain : si Pythéas ne toucha pas aux Sorlingues, il put voir arriver à marée basse dans l'île de Mictis (Wight) des chariots remplis de ce métal : fondu en forme de dés à jouer, l'étain était transporté en Celtique pour gagner, par le Rhône, Marseille (4).

(1) 43 degrés 5 minutes de l'équateur. (Strabon, liv. II, p. 115. — Ptolémée, Περὶ τῆς γεωγραφικῆς, liv. II, p. 10.)

(2) De Bougainville, *Sur l'origine et les voyages de Pythéas*, dans les *Mémoires de l'Académie des Inscriptions*, t. XIX, p. 146-165. — D'Anville, *Sur la navigation de Pythéas à Thulé, Ibid.*, t. XXXVII, p. 436-442.

(3) Strabon, liv. IV, ch. v, p. 2-5.

(4) Diodore de Sicile, liv. V, p. 22.

Pythéas reconnut la forme triangulaire de la Bretagne, dont il longea deux côtés : d'ouest en est, de Bélérion jusqu'à Cantion, il compta sept mille cinq cents stades; de Cantion jusqu'au promontoire le plus septentrional, Orcas, une exagération fantastique lui fit noter vingt mille stades, près de quatre mille kilomètres (1). Dans le sud, le jour le plus long avait jusqu'à dix-sept heures; dans le nord, dix-neuf (2). « Les régions voisines de la zone glaciale n'ont, dit-il, en fait de plantes et de fruits, presque aucune de nos espèces cultivées. Les habitants se nourrissent de millet, d'herbes, de légumes et de racines sauvages; leur boisson habituelle est une liqueur tirée du miel et du froment; faute d'un soleil sans nuages, ils battent leur blé dans des granges (3). »

Pythéas, quittant Orcas, s'était hardiment lancé au large, le cap sur le nord. La brièveté de la nuit, qui n'était plus que de deux ou trois heures, facilitait la navigation. A six journées de la Bretagne, il arrivait aux limites du monde habité, à une terre qu'il nomma Thulé. « La durée du jour y est de vingt-quatre heures; le soleil ne quitte pas l'horizon. Au delà, il ne subsiste ni terre, ni mer, ni air, mais un composé des trois éléments, quelque chose comme le poumon de mer (4), une matière qui, enveloppant de tous côtés la terre, la mer, tout l'univers, en est comme le lien commun, et à travers laquelle on ne peut ni naviguer ni marcher (5). » Notez que cette énergique métaphore du poumon de mer était si exacte et si bien appropriée à la mer Glaciale qu'elle est encore employée par les Norvégiens (6).

(1) Diodore de Sicile, liv. V, p. 22. — Pline, liv. IV, p. 30.
(2) Pline, liv. II, p. 77.
(3) Strabon, liv. IV, ch. v, p. 5.
(4) Zoophyte spongieux.
(5) Pline, liv. II, p. 75.
(6) Bougainville, article cité, p. 153.

Quels étaient les rivages découverts par le Marseillais? La description qu'il donne de certaines eaux qui s'élèvent à quatre-vingts coudées de hauteur a fait songer au grand Geiser : il aurait touché l'Islande (1). Mais la durée de la navigation de Pythéas et la distance de trois mille stades qu'il assigne à son parcours à partir d'Orcas conduisent aux îles Shetland et fixent positivement dans cet archipel l'ultima Thule du monde antique (2).

Le voyage d'exploration, si loin qu'il eût été poussé, n'avait pas encore atteint son but : la région de l'ambre n'était pas trouvée. Au retour de Thulé (3), le navigateur tourna à l'est et côtoya le continent depuis l'embouchure du Rhin jusqu'au Tanaïs, l'Elbe sans doute, qui se déchargeait dans le golfe Mentonomon. Le premier, il parla des Ostions, des Guttons et des Teutons, que les Romains retrouvèrent trois siècles plus tard dans les mêmes pays (4). Ces peuples faisaient commerce de l'ambre, précieuse déjection de l'Océan, que les flots, chaque printemps, déposaient sur les bords d'une île du golfe. Cette île, appelée Abalon ou Abalcia (5), reçut des Romains le nom de Glessaria, précisément à cause de l'ambre qu'ils y récoltèrent (6).

Les notions que Pythéas rapporta de son voyage, consignées par lui dans une *Description de l'Océan*, περὶ τοῦ ὠκεανοῦ,

(1) Pline, liv. II, p. 99. — Bessel, *Ueber Pytheas von Massilien*, p. 41. Pythéas ne localise pas le phénomène et dit seulement qu'il a lieu au nord de la Bretagne : « Octogenis cubitis supra Britanniam intumescere Pytheas Massiliensis auctor est. »

(2) Des Hébrides aux Orcades, dit Solin au IIIe siècle, les navigateurs mettent sept jours et sept nuits, et des Orcades à Thulé, cinq jours et cinq nuits. (*Polyhistor*, cap. XXII.) — Lelewel, *Pythéas de Marseille et la géographie de son temps*. Paris, in-8°, p. 34.

(3) Et non point, comme le veulent certains critiques, dans un second voyage qui aurait été de Gadès au Tanaïs. Lelewel (*Pythéas*, p. 38, note 97) montre comment il faut interpréter le texte de Strabon.

(4) Tacite, *Germania*, p. 2.

(5) Pline, liv. XXXVII, p. 2.

(6) Pline, liv. IV, p. 28 : Glessaria vient de Glessum, « ambre jaune. »

et dans un *Période* ou *Périple de terre,* περιώδος, arrivaient chez les Grecs au moment où les conquêtes d'Alexandre révolutionnaient la science et ouvraient à la géographie et à l'histoire naturelle le monde inconnu de l'Inde. C'était, pour le Marseillais, une terrible concurrence. De ses récits, l'école aristotélique tint à peine compte (1). A devancer son siècle, à déplacer le nombril du monde, l'ombilic sacro-saint que la poésie fixait à Delphes, il gagna d'être traité de hâbleur. Le poumon de mer! Quel grossier artifice de charlatan (2)! Et Thulé, quel autre voyageur en a jamais parlé (3)? Mais bientôt les détracteurs se firent les plagiaires de leur victime; et ce fut un bonheur. Des ouvrages de Pythéas, il ne nous est parvenu que les plagiats à la seconde puissance de Strabon, de Pline et de Diodore de Sicile (4).

Les guerres puniques furent, pour Marseille, l'occasion de satisfaire sa haine invétérée contre Carthage. Dès que Rome fut devenue une puissance maritime et que les victoires navales de Duilius en Sicile et de Cneius Scipion aux embouchures de l'Ebre, en 260 et en 218, eurent ébranlé la suprématie des flottes puniques, Marseille se rangea du côté des vainqueurs. A cette alliance, chaque partie avait son profit. Isolée au milieu de peuplades hostiles, l'une avait besoin d'un appui moral et matériel; l'autre, éprise du génie de la civilisation grecque, trouvait plus commode d'envoyer les fils de ses patriciens achever leur éducation à Marseille plutôt qu'à Athènes. D'autre part, les flottes ro-

(1) Dicéarque et Hécatée d'Abdère, plutôt que d'admettre les données de Pythéas, conservent les préjugés de l'époque sur l'Océan inconnu et sur les Hyperboréens. (LELEWEL, *Pythéas*, p. 44.)

(2) POLYBE, dans STRABON, liv. II, ch. IV.

(3) STRABON, liv. I, ch. IV, p. 2; liv. II, ch. I, p. 18.

(4) Strabon n'a connu Pythéas qu'à travers Hipparque et Polybe; Diodore de Sicile, à travers Timée de Tauromenium; Pline se sert également d'ouvrages de seconde main. (LELEWEL, *Pythéas*, p. 25.)

maines envoyées contre les Carthaginois d'Espagne avaient où se ravitailler, où rencontrer sur leur route des abris et des magasins d'armes, car les Massaliotes entretenaient, en quantité et toujours prêts, des navires, des apparaux, des machines pour armer les vaisseaux et assiéger les villes (1). C'est dans leur port que Scipion l'Africain, lancé à la poursuite d'Annibal, fit escale avec ses soixante galères : il arrivait trop tard, du reste, pour barrer la route à l'ennemi, qui venait de franchir le Rhône à quatre journées de marche en amont (218) (2).

En retour de ses bons offices, la cité phocéenne appela les légions transalpines au secours de ses colonies d'Antibes et de Nice, menacées par les tribus des Oxyles et des Décéates : ainsi commença l'infiltration romaine dans la Gaule. Le consul Sextius, après avoir chassé du littoral, depuis Marseille jusqu'en Italie, les barbares que les Massaliotes n'avaient pu refouler, fit don de ses conquêtes à la république phocéenne ; il se contenta d'établir une garnison non loin de Marseille, dans une localité qui, de son nom, s'appela *Aquæ Sextiæ,* Aix (123).

La première colonie latine en Gaule fut fondée, cent dix-huit ans avant notre ère, à *Narbo,* sur l'*Atax,* ville forte défendue par une enceinte de murailles mégalithiques qui abritaient le port le plus considérable de la Celtique. Les colons romains, partis d'Ostie sous le commandement d'un jeune orateur, Licinius Crassus, débarquèrent aux embouchures de l'Aude et entrèrent dans Narbonne, serrés autour de leur étendard (3).

Dès lors, la domination romaine se propagea avec rapidité dans la Gaule méridionale riveraine de la Méditerranée,

(1) Strabon, liv. IV, ch. I, p. 5.
(2) Tite-Live, liv. XXI, p. 20, 26. — Polybe, liv. III, p. 43 et suiv.
(3) Velleius Paterculus, *Historia romana,* liv. I, p. 15. — Cf. les textes réunis dans l'*Histoire générale du Languedoc,* de Dom Vaissette, nouv. éd. Toulouse, Privat, 1872, in-4°. t. I, p. 96, n. 3.

qui devint une province romaine sous le nom de Gaule Narbonnaise. Elle profita de l'état de division des nombreuses tribus qui couvraient le territoire gaulois pour se ménager des intelligences près des Eduens (Autun) et, peu à peu, étendre ses conquêtes.

César, en d'immortelles campagnes qui durèrent neuf ans et dont il a consigné le récit dans ses *Commentaires* et dans la *Guerre gallique*, vint à bout de tribus qui se soulevaient dès qu'il s'éloignait et d'assaillants qui surgissaient sans cesse, mais sans plan de campagne, sans cohésion. Je n'ai point à m'occuper ici de la conquête de la Gaule continentale. Je me borne aux combats navals que César eut à soutenir, et d'abord contre les Marseillais.

César avait franchi le Rubicon, en accusant Pompée d'aspirer à la dictature. Au printemps de l'an 49 avant Jésus-Christ, il avait refoulé les troupes de son rival, qui fuyaient de toutes parts, et il revenait du fond de l'Italie avec le dessein de passer en Espagne et d'achever la défaite du parti adverse. Les Marseillais lui barrèrent la route, mandèrent leurs alliés et voisins, les montagnards Albices, et réparèrent leurs murailles. Pour les bloquer, César n'avait point de flotte ; en trente jours, il en créa une. Des chantiers d'Arles sortirent vingt-deux vaisseaux, construits sur le modèle des navires bretons qu'il avait vus l'année précédente, la carène et les varangues en bois léger, les bordages en cuir soutenu par des branches d'osier. Ils vinrent s'embosser en face de Marseille, probablement dans cette partie du golfe où le nom de Frioul (*fretum Julii*) rappelle la croisière césarienne (1), puis ils reculèrent du côté d'Hypæa, c'est-à-dire de l'île du Levant.

Ainsi provoquée, la flotte marseillaise de Domitius s'avança en un gros de dix-sept vaisseaux longs, onze d'entre

(1) Méry et Guindon, *ouv. cité*, t. I, p. 57.

eux pontés, et le tout précédé d'une nuée de petits bateaux. Fins manœuvriers, leurs navires battant neufs, les Marseillais cherchaient à environner les bâtiments romains, mauvais marcheurs, alourdis par une membrure de bois trop vert et gauchement gouvernés par des pilotes encore inhabiles. Le préfet de la flotte romaine, Decius Brutus, avait tout contre lui. Les créneaux qui s'ouvrent dans sa ligne facilitent la manœuvre des Marseillais en leur permettant d'attaquer en nombre chaque navire. Cerné par eux, le brave Catus essaie de saisir une de leurs enseignes; il est tué. Mais voici que les harpons des Romains ont accroché les légers bâtiments de la cité phocéenne et les maintiennent immobiles. Un corps à corps terrible s'engage entre les vieux légionnaires de César, tous soldats de premier rang, et les rudes montagnards ou les pâtres de Domitius. Ici une main de fer atteint Lycidas, et de sa griffe lui laboure le corps. Là un plongeur phocéen étouffe sous les ondes les naufragés ennemis. Le pilote Telon éventre une carène romaine et tombe frappé à mort. Gyarée vole au secours de son frère d'armes; une flèche le cloue au bordage. Une galère phocéenne chavire, une autre flambe. Bref les Marseillais, vaincus après une résistance acharnée, reculent vers le port en laissant sur le lieu de la bataille neuf galères (1).

Marseille était vaincue, non pas domptée. De guerre lasse, César en abandonna le siège à ses lieutenants Trebonius et Brutus. Les assiégés reçurent avis qu'un lieutenant de Pompée, L. Nasidius, leur amenait un renfort de seize navires, armés pour la plupart du rostre. Pour forcer le blocus et donner la main à ces alliés, de vieilles trirèmes furent tirées de

(1) César, *De bello civili*, liv. I, p. 54-58. — Lucain, *Pharsale*, liv. III, vers 565. Mais voyez les réserves formelles qu'un archéologue compétent fait sur la fidélité de la narration de Lucain. (Jal, *la Flotte de César*. Paris, 1861, in-8°, p. 56.)

l'arsenal, des barques de pêcheurs furent pontées et garnies de machines. Jeunes gens et vieillards, répondant à un appel nominal, s'embarquèrent en masse. Du haut des collines voisines, les soldats de Trebonius assistèrent à la scène touchante du départ. La population sur le rivage, les gardes sur les remparts imploraient à grands cris les dieux pour ceux qui s'éloignaient. Les Marseillais parvinrent à rallier Nasidius en face de l'acropole de Tauroentum, une de leurs colonies.

Au fond du golfe des Lèques (1), dans le Var, le sol est jonché de ruines. C'est là que fut Tauroentum. Sur le rivage, on voit les vestiges d'un amphithéâtre tourné vers la mer : on estime qu'il fut taillé dans le roc pour permettre aux habitants de jouir du spectacle des jeux nautiques et des naumachies (2). Le spectacle, ce jour-là, fut autrement palpitant : la naumachie n'avait plus rien de simulé, et de l'issue de la bataille dépendrait le sort non seulement de la mère-patrie, mais de la colonie elle-même.

Les Marseillais, poursuivis par la flotte césarienne, firent face : dans l'ordre de bataille, ils occupaient l'aile droite, Nasidius l'aile gauche.

Devant eux, la flotte de Brutus, augmentée de six prises, s'étendait en une ligne très lâche qui fut vite trouée. Instruits par l'expérience, les Marseillais ont pour tactique d'éperonner leurs adversaires, de les couvrir de flèches, mais de refuser l'abordage : aussitôt que le harpon d'un césarien accroche un des leurs, ils accourent en nombre pour le dégager. Ils ont reconnu à son enseigne le vaisseau de Brutus : des deux côtés à la fois, deux trirèmes s'élancent pour le broyer entre leurs masses. Elles vont toucher le but, quand Brutus jette

(1) Var, arrondissement Toulon-sur-Mer, canton le Beausset, commune Saint-Cyr-de-Provence.

(2) Magl. Giraud, *Mémoire sur Tauroentum ou Recherches archéologiques, topographiques et historico-critiques sur cette colonie phocéenne*, dans les Mémoires présentés par divers savants à l'Académie des Inscriptions, 2e série, t. III (1854), p. 4.

un ordre, son navire fait un brusque écart, et les trirèmes emportées par leur élan se choquent avec fracas : l'une brise son éperon, l'autre son avant. Pantelantes, engagées l'une dans l'autre, elles reçoivent le coup de grâce des Romains, qui les éventrent et les coulent bas. Ce fut le commencement de la débâcle. Cependant l'intervention de l'aile gauche, qui n'avait pas encore donné, eût facilement rétabli le combat. Sans écouter les supplications de ses alliés, Nasidius, voyant le succès compromis, se retira lâchement dans la direction de l'Espagne. Les Marseillais couvrirent sa retraite, mais à quel prix! Quatre galères étaient prises, cinq coulées à fond, la dernière s'échappa et porta à la malheureuse cité la nouvelle de la catastrophe (1).

Marseille résista encore : elle ne se résolut à capituler qu'à l'approche de César, qui venait de soumettre l'Espagne en quarante jours. Trésors, vaisseaux, armes, machines, elle livra tout. La vigueur de sa défense en avait imposé à César, bon juge en pareille matière, assez pour qu'il fit occuper la ville par deux légions, douze mille hommes (2). Le vainqueur se montra — contrairement à ses habitudes — d'une magnanimité rare. Il laissa à la cité l'autonomie dont elle avait joui dès l'origine, si bien qu'elle ne releva point des préfets envoyés dans la province : il ne lui ôta même pas les dépouilles opimes conquises précédemment dans des batailles navales et qu'on pouvait voir, du temps de Strabon, exposées dans divers quartiers de la ville (3).

Toutefois, pour contrebalancer la puissance des Marseillais, une station navale fut créée en Gaule. Ce fut le port de César, *Forum Julii*, Fréjus. Il se trouvait assez vaste pour contenir les deux cents navires de guerre que l'empereur Auguste y envoya, avec un important contingent de rameurs,

(1) César, *De bello civili*, liv. II, p. 3-8.
(2) *Idem*, liv. II, p. 22.
(3) Strabon, liv. IV, ch. I, p. 5.

après la victoire d'Actium (1). Au moment de l'insurrection de Vitellius (69 après Jésus-Christ), des troupes navales y étaient encore cantonnées (2).

Comblé aujourd'hui par les alluvions de l'Argens, le port de Fréjus est à un kilomètre dans les terres. Une enceinte circulaire, partiellement taillée dans le roc, paraît être un reste de l'ancien port de César. Comme ouvrages de défense, Agrippa avait construit au bord de la mer la citadelle du couchant, d'où se détachait un grand môle fortifié. A la naissance du môle, une haute tour, dont les ruines s'élèvent encore à plus de vingt-quatre mètres, servait de phare et de poste de guetteurs. Elle communiquait avec la citadelle par des chemins couverts où on pouvait circuler en sûreté. Une pente en maçonnerie menait du port vers de vastes salles voûtées, ménagées dans le massif de la forteresse vraisemblablement pour servir d'abris aux galères romaines (3).

II

LES VÉNÈTES.

Aux populations de la *Gallia comata*, de la Gaule chevelue, non comprises dans la Province romaine, César s'était présenté comme un allié prêt à les aider contre les Germains d'Arioviste. L'attaque repoussée, il resta et s'établit en maître. De même que les tribus du centre, les peuplades armoricaines, c'est-à-dire maritimes, des Veneti, Unelli, Osismii, Curiosolitæ, Esuvii, Aulerci et Redones reconnurent la puissance romaine et donnèrent des ôtages (57 avant

(1) TACITE, *Annales,* liv. IV, p. 5.
(2) TACITE, *Historiæ,* liv. II, p. 14.
(3) Charles TEXIER, *Mémoires sur la ville et le port de Fréjus,* publiés dans les Mémoires présentés par divers savants à l'Académie des Inscriptions, 2e série, t. II (1849), p. 187, 195, 199.

Jésus-Christ). Mais si elles acceptaient d'être amies des Romains, elles n'entendaient pas être tributaires. Leur mécontentement éclata quand un lieutenant de César, Crassus, envoya aux subsistances dans leur pays. Vénètes, Curiosolites et Unelles retinrent les officiers romains et réclamèrent leurs ôtages. Toutes les tribus riveraines de l'Océan depuis la Loire jusqu'à la mer Germanique étaient de cœur avec les insurgés.

César revint en hâte d'Illyrie pour frapper un grand coup contre la plus puissante des nations armoricaines, la tribu des Vénètes. Il marcha avec les troupes de terre, soutenues par les navires pictons et santons de son jeune lieutenant Decimus Brutus; ses autres lieutenants contenaient le reste des insurgés.

Les oppida armoricains étaient sis sur des promontoires avancés, coupés à la gorge par un profond fossé, ce qui les rendait inaccessibles aux piétons pendant la pleine mer et aux navires à la marée basse. Si les assiégeants parvenaient à contenir la mer à l'aide de digues, les assiégés, voyant la défense compromise, faisaient approcher leurs navires par l'autre côté du promontoire et se retiraient dans les îles voisines, où les mêmes avantages perpétuaient la résistance (1).

L'archipel fortifié où se déroulait la lutte était-il le Morbihan? Certains géographes en doutent : ce n'était, disent-ils, qu'un simple marais, plus tard effondré par une oscillation de la côte; ils proposent comme théâtre de la guerre l'archipel qui bordait la frontière (en celt. *icoranda* — Guérande) (2) des Vénètes et dont l'existence est affirmée par les vestiges du détroit qui isolait le Croisic du continent (3). Il semble néanmoins, à la seule inspection de la

(1) César, *Belli Gallici*, liv. II, ch. XXXIV, et liv. III, ch. VIII et suiv.

(2) Julien Havet, *Igoranda* ou *Icoranda*, « frontière. » Note de toponymie gauloise. (*Revue archéologique* (1892), p. 170-175.

(3) Le Grand et le Petit Traict. Les îles qui semaient alors la côte se se-

presqu'île de Ruis et de ses nombreux promontoires, que la topographie des lieux réponde à la description du conquérant romain (1).

Fatigué de se consumer en efforts impuissants, César s'arrêta, attendant, pour reprendre l'offensive, l'arrivée de la flotte que Crassus construisait sur la Loire. De la mer Intérieure, Decimus Brutus en amenait une seconde (2) ou tout au moins des équipages recrutés dans la Province narbonnaise. Les deux escadres, ayant fait leur jonction sous le commandement de Brutus, se portèrent vers la côte guérandaise.

A peine la flotte romaine venait-elle de quitter la Loire, que les Vénètes, avertis par leurs sentinelles, accouraient sur elle. Ils avaient environ deux cent vingt nefs aux carènes assez plates pour glisser sur les bas-fonds et aux joints bouchés avec des algues humides, de peur que les bâtiments tirés sur le rivage ne se consumassent faute d'humidité (3). Tout, en elles, était disposé pour braver la violence de la tempête : des bordages de chêne, une proue très haute, une poupe surélevée; comme bancs, des poutres d'un pied d'épaisseur attachées par des chevrons de la grosseur d'un pouce; des peaux souples en guise de voiles, et pour retenir les ancres, des chaînes de fer au lieu de cordages.

Elles s'avançaient en une masse compacte, prête à écraser

raient soudées au continent par l'exhaussement du sol. (Siochan DE KERSABIEC, *Etudes archéologiques. Corbilon, Samnites, Venètes, Namnètes.* Nantes, 1868, gr. in-8°. — Ernest DESJARDINS, *Géographie historique et administrative de la Gaule romaine.* Paris, 1876, in-8°, t. I, p. 280, 284.)

(1) Promontoires de Penlan, de Penerf, de Penvins, de Kercambre, de S.-Gildas, etc. (Alfred LALLEMAND, *Campagne de César* en l'an 56 avant J.-C., p. 42.)

(2) Dion CASSIUS, *Histoire romaine*, liv. XXXIX, p. 10, trad. Cougny, dans les *Auteurs grecs concernant l'histoire des Gaules*, publiés pour la Société de l'Histoire de France, t. IV, p. 272. Dion Cassius, érudit du IIIe siècle (155-230), a compilé toutes les sources historiques qu'on possédait de son temps.

(3) STRABON, liv. IV, ch. IV, p. 1.

les bâtiments romains. Brutus se tenait coi au mouillage, ne sachant, pas plus que les tribuns et centurions commandant les vaisseaux, quel genre de combat adopter contre des navires à l'épreuve de l'éperon et des projectiles. Les tours élevées sur les ponts n'atteignaient même pas la poupe des Vénètes. Seule l'agilité des navires, tous munis de rames, constituait un avantage.

Dans leur désarroi, les Romains ne songeaient pas à en tirer parti : ils prenaient même des mesures pour abandonner complètement les bateaux, au mépris de ce sentiment que César, par un souci constant de panégyrique personnel, leur prête bénévolement : suivant lui, le fait de combattre sous les yeux de César qui était campé sur les hauteurs d'alentour aurait électrisé les soldats et décidé de la bataille (1). La cause fut tout autre.

« Le vent tout à coup tomba, le flot s'aplanit, les pesants vaisseaux des Vénètes restèrent sur place. Brutus alors prend courage, se porte à leur rencontre, tombe dessus », s'acharne avec plusieurs bâtiments contre un seul, lançant ses troupes à l'abordage de plusieurs côtés à la fois; il coule bas certains bâtiments, amarine les autres, malgré la valeureuse résistance de ses adversaires; il recule même quand il a le dessous, mais multiplie impunément ses redoutables manœuvres. Les Vénètes ne pouvaient remuer; ils étaient décimés à distance sans pouvoir riposter, ayant eu l'imprudence de n'emporter ni arcs ni projectiles. De désespoir, beaucoup se tuaient ou sautaient à la mer pour escalader les navires ennemis (2). Dans la crainte de voir échapper leur proie, si quelque brise s'était levée, les Romains déchiraient les voiles des Vénètes et coupaient les cordages avec des faux emmanchées au bout d'une longue

(1) César, *Belli Gallici*, liv. III, chap. VIII à XVI.

(2) Dion Cassius, *Histoire romaine*, liv. XXXIX, ch. XLI-XLIII, trad. Cougny. (*Auteurs grecs concernant l'histoire des Gaules*, t. IV, p. 274-279.)

hampe. La bataille dura depuis heure de quarte, dix heures, jusqu'au coucher du soleil. Elle fut décisive : fort peu de navires vénètes s'enfuirent à la faveur de la nuit; l'élite de la nation avait péri, tous les survivants furent faits prisonniers; César, sans commisération pour la bravoure, se fit le boucher de tout un peuple : il égorgea le Sénat des Vénètes et vendit le reste de la nation à l'encan. « Voilà un grand homme qui ressemble beaucoup au dernier des misérables (1)! » (56 ans av. J.-C.)

III

LA FLOTTE BRITANNIQUE. — BOULOGNE.

Un dernier espoir, habituel aux vaincus, survivait à la défaite : l'espoir d'une intervention étrangère. En Grande-Bretagne, ils comptaient des alliés. Mais César veillait. Comme s'il eût entrevu le grand exode qui, cinq siècles plus tard, peupla de Bretons l'Armorique, il para une attaque possible en portant outre-mer la terreur du nom romain. Tout concourait contre son audacieuse entreprise, et l'ignorance des lieux, et l'absence d'une base d'opérations. Sur la grandeur et la population de l'île, il n'avait pu obtenir des marchands qui la fréquentaient et du triérarque Gaius Volusenus envoyé à la découverte aucun renseignement. Il partit néanmoins du point où les rivages de la Gaule, s'infléchissant vers le nord, se rapprochent de la Bretagne. Derrière lui, un pays insoumis, le pays des Morins; devant lui, des troupes massées sur la plage bretonne ne lui laissaient d'autre alternative que la victoire. Par surcroît, ses quatre-vingts nefs de charge, calant beaucoup, ne pou-

(1) Arthur Le Moyne de La Borderie, *Histoire de Bretagne*. Paris, 1896, gr. in-8°, t. I, p. 77.

vaient serrer d'assez près la côte pour jeter à terre ses deux légions et restaient impuissantes sous la nuée de flèches des Barbares.

Sur ces entrefaites, le porte-enseigne de la 10ᵉ légion précipita l'attaque en se jetant à la mer, l'aigle au poing. Les soldats, entraînés par son exemple, prirent pied sous les charges de la cavalerie bretonne, que les canots des longues nefs et les machines de guerre des navires éclaireurs finirent par déloger. Dès qu'elle put se déployer à l'aise, l'infanterie romaine eut vite raison des insulaires. Ils demandèrent la paix : des négociations étaient engagées depuis quatre jours, quand un accident en compromit le succès. Les Romains ignoraient l'influence de la pleine lune sur les grandes marées de l'Océan. Une nuit, les nefs qu'ils avaient tirées sur le sable et les transports ancrés au large furent balayés par la mer et drossés sur la côte : douze d'entre eux sombrèrent; le reste ne valait guère mieux, faute d'outillage pour les réparer. On ne pouvait songer ni au retour ni à l'hivernage. Le moral des soldats, prisonniers dans l'île, était ébranlé : les Bretons, témoins du désastre, s'étaient éclipsés; bientôt les sentinelles aperçurent un nuage de poussière, indice révélateur de troupes en marche. Guerriers dans les chars, cavaliers et fantassins avec des chiens de guerre, les Bretons revenaient à la charge, le visage bariolé de pastel pour se donner un aspect plus terrible. César les reçut de pied ferme, toutes ses troupes rangées en bataille en avant du camp; la discipline romaine triompha pour la seconde fois. César demanda des otages comme gage de la paix et regagna le continent. Il arrivait à temps pour réprimer une révolte des Morins (1).

Édifié désormais sur l'importance de l'île, excité aussi par les difficultés de la conquête, il sut proportionner

(1) César, *Belli Gallici*, liv. IV, chap. xx-xxxvii.

l'effort au résultat à atteindre. Six cents transports mixtes, des *actuaires* marchant à la rame et à la voile (1), dont il avait tracé le modèle uniforme, furent construits par ses légats de la Morinie pendant l'hiver de l'année 55 à 54 : moins lourds que les bâtiments de charge ou *onéraires* de la Méditerranée, ils rentraient par la largeur de leurs flancs dans la catégorie des transports à chevaux, des *hippagogae* (2). Gréés avec des apparaux d'Espagne et renforcés par les bâtiments de la campagne précédente, ils embarquèrent une quarantaine de mille hommes, cinq légions sur huit, la moitié de la cavalerie romaine, quatre mille cavaliers gaulois avec leurs chefs de cités. Quand le corus eut cessé de souffler du Nord, et qu'un soir, au coucher du soleil, la brise du sud se fut levée, César quitta le *Portus Itius*. Le lendemain, dans les blancheurs de l'aube, la côte de Bretagne apparut toute blanche elle-même. Cette fois, les insulaires, épouvantés par l'immensité de la flotte, ne disputèrent point le rivage.

César les poursuivit à travers les forêts et les clairières, où des huttes, protégées par des abatis d'arbres, leur servaient de villes fortes (3). Pendant qu'il poussait vers la Tamise le grand chef des Bretons, Cassivellaunus, quatre rois du Cantium (Kent) attaquaient à l'improviste le *castrum navale* des Romains et cherchaient à détruire les navires qu'on avait tirés sur le rivage à l'abri d'un retranchement. Quintus Atrius lança sur les assaillants ses dix cohortes de garde et trois cents cavaliers, qui les repoussèrent et ramenèrent prisonnier l'un des chefs, Lugotorix. Cette victoire abattit le courage des Bretons; ils consentirent à payer

(1) Sur les Actuaires, voyez Cicéron, *Epistolæ*, liv. XVI. — Isidore de Séville, *Orig.*, liv. XIX.

(2) Sur ces bâtiments, voyez Tite-Live, *Historiæ*, liv. XLIV, p. 28.

(3) Strabon, Γεωγραφικῶν, liv. IV, p. 3-4, éd. et trad. Cougny, dans les *Extraits des auteurs grecs concernant la géographie et l'histoire des Gaules*, publiés pour la Société de l'Histoire de France, t. I, p. 149.

tribut. La campagne était terminée à la fin de l'automne 54. César, averti des mouvements insurrectionnels de la Gaule, repassa la mer avec toutes ses troupes (1); ses projets prématurés d'annexion de la Bretagne n'eurent pas de suite immédiate. On montre encore, près de la falaise de Richborough, le rempart en terre qui protégea ses vaisseaux.

Pareille fortune n'était pas réservée au port d'armement du continent. Du *Portus Itius*, il n'est point resté de vestiges apparents, si bien qu'on a pu le placer à Wissant, à Calais, ailleurs encore (2). La question a fait verser des flots d'encre; contrairement aux controverses de ce genre, elle semble avoir abouti. Le Portus Itius était sur la Liane, au pied et en amont de l'oppidum gaulois de Gesoriacum. Le nom d'un faubourg de Boulogne, Brequerecque, est dû à des amas de briques provenant de constructions romaines. Près de là, en amont, se trouve Isques. C'était, en effet, dans les fleuves, à défaut de port fermé, que les flottes romaines hivernaient : on comprend aussi que César ait mis ses nefs à l'abri d'une forteresse. Longtemps après, les Romains choisirent pour chef-lieu d'une préfecture maritime cette même cité de Gesoriacum, dont le nom gaulois fut changé en celui de Bononia Oceanensis, Boulogne. L'entrée étroite du port, à fond de roche, donnait sur une vaste baie intérieure protégée contre les sables par la falaise et contre l'ennemi par les ouvrages élevés des deux côtés de la passe (3).

(1) César, *Belli Gallici*, liv. V, chap. I-XXII.

(2) Sur Portus Iccius ou Itius, voyez le résumé des discussions et la critique des diverses opinions par E. Desjardins, *Géographie de la Gaule romaine*, t. I, p. 351, note. — Cf. aussi le Ms. 1381 des Nouv. acquisitions latines de la Bibliothèque nationale.

(3) Alors, la falaise s'avançait davantage : au XVIIe siècle, elle servit de carrière de pierres et fut rognée peu à peu, ce qui provoqua de profondes perturbations dans les courants et un ensablement progressif. Quant aux ouvrages romains, il en existait, comme on va le voir, un sur la rive droite : en face, on a retrouvé des ruines romaines à Châtillon.

A quelle époque la garde du canal britannique fut-elle confiée à une flotte permanente? C'est ce qu'il serait difficile de préciser. Vraisemblablement postérieure à la conquête définitive du pays morin, c'est-à-dire au règne d'Auguste, la création de la préfecture de Boulogne se rattache aux projets de Claude sur la Bretagne ou à la visite de Caligula, en l'an 40 de notre ère.

A Boulogne, Caligula ordonna la construction d'un phare qui faciliterait la traversée du détroit (1). Le nouvel ouvrage rivalisa par ses proportions gigantesques avec le fameux phare d'Alexandrie, dont il emprunta du reste la forme pyramidale. Douze étages, en retrait d'un pied et demi les uns sur les autres, élevaient le feu à une hauteur de deux cents pieds au-dessus d'une falaise déjà haute. L'alternance des assises de pierres jaunes et grises avec des briques rouges, et l'ouverture d'une grande baie sur la face méridionale de chaque étage donnaient à l'édifice une élégance et un éclat incomparables. Solidement campé sur une base octogone de soixante-quatre pieds de diamètre et maçonné de ce ciment très dur dont les Romains avaient le secret, il profila pendant des siècles sa fière silhouette à l'horizon de la Grande-Bretagne. L'*homme vieil,* comme on l'appelait familièrement, soutint des sièges; au XVI[e] siècle, il résistait au canon; et pour le laisser écrouler en 1644, il ne fallut rien moins que la coupable incurie des échevins de Boulogne (2). Le phare fut, cette année-là, complètement détruit.

Nous ne savons même plus pourquoi on le nomma la Tour d'Ordre : on a vu dans ce mot une déformation de

(1) Suétone, *Vie de Caligula*, paragraphes 44 et 46. — Dion Cassius, *Hist. rom.*, liv. LIX, p. 21 et 25.

(2) Voyez pour les sources la notice aussi intéressante que documentée de M. E. Egger, *Notice sur la Tour d'Ordre à Boulogne-sur-Mer*, dans la *Revue archéologique,* nouvelle série, t. VIII (1863), p. 410-421.

turris ardens, puis le nom d'une ferme voisine (1), qui n'est peut-être elle-même qu'un souvenir du corps de garde romain, d'un *ordo* quelconque, manipule ou centurie.

De l'autre côté du détroit, s'élevèrent bientôt deux autres phares avec lesquels la Tour d'Ordre croisa ses feux. Ils bordaient l'entrée d'un nouveau port romain, Portus Dubris, Douvres. A l'est de la passe, le Pharos dresse encore sur une hauteur de dix mètres trois étages de sa pyramide octogone. Du phare de l'ouest, situé sur la crête d'une haute falaise, subsiste un pan de mur, le Braydenstone, qui servait de siège au lord Warden des Cinq-Ports dans la cérémonie officielle de son investiture (2). Et ce n'était pas un puéril anachronisme. Dans ce pays de traditions aux longues survivances, le lord Warden joua longtemps le rôle du préfet de la flotte britannique ou plutôt du Comes littoris saxonici du v[e] siècle. Les Cinq-Ports, dont la juridiction embrassa tout le promontoire oriental depuis la Côte du Signal (Beacon shore), en Essex, jusqu'aux Falaises Rouges du Sussex (3), mais qui furent soumis, en retour de leurs privilèges, à une sorte de conscription maritime, remplaçaient Portus Dubris, Rutupiæ sur le Détroit et Regulbium sur la Tamise, aux deux extrémités du bras de mer qui séparait l'île de Thanet du continent. Des routes romaines reliaient ces postes avancés à la capitale du Cantium, Cantorbery. Mais la mer du Nord, par l'effondrement successif des pays bas du continent, diminua la hauteur des marées de la Manche et assécha les ports du détroit qui relie les

(1) Egger, *Ibidem*.

(2) J. Puckle, *The Church and Tower of Dover Castle*. Dover, 1880, in-12, p. 51. — V.-J. Vaillant, *Classis britannica, classis samarica, cohors I Morinorum*. Recherches d'épigraphie et de numismatique. Arras, 1888, in-4°, p. 317, et planche représentant le phare de Douvres, p. 318 : M. Vaillant cite deux exemples de la cérémonie du Braydenstone Hill en 1694 et 1709.

(3) Enquête faite à la cour de l'Amirauté. Douvres, juin 1682. — J'emprunte de nombreux détails à l'excellent ouvrage de M. Vaillant.

deux mers. C'est ainsi que le large chenal qui isolait Thanet, le Wantsum, s'est réduit à l'étroit filet de la Stour; le grand port des Romains, Rutupiæ, est le village agreste de Richborough perdu au milieu des marais; Portus Lemanis, Lympne, sur la Rother, a été déserté par les flots ; seules, les stations navales de Douvres et de Pevensey, l'antique Anderida, ont prospéré (1).

Organisée comme les flottes prétoriennes de Misène et de Ravenne (2), la flotte britannique était commandée par un préfet résidant à Boulogne. On connaît les noms de C. Aufidius Pantera, Maenius Agrippa, L. Tusidius Campestris, en même temps que leurs états de services. Rien n'est plus admirable que la solide instruction de ces officiers romains, tour à tour cavaliers, marins ou légionnaires. Prévôt d'une aile de cavalerie, tribun d'une légion d'infanterie, sous-préfet de l'une des flottes prétoriennes, procurateur des Alpes Cottiennes et préfet des flottilles de Pannonie, de Mœsie et de Germanie, tel avait été le cursus honorum d'un préfet de la flotte britannique. Les autres officiers dont l'épigraphie nous a conservé les noms (3) sont des triérarques commandants de galères, un *archigubernus* chef des pilotes ou simple officier de manœuvre, et un médecin oculiste de la flotte.

(1) Moréri, *Grand dictionnaire historique*. Paris, 1759, 10 in-fol., art. Lymne, Reculver, etc. — H.-M. Scarth, *Roman Britain*. Londres, 1885, in-12. — Dumas-Vence, *Notice sur les côtes de la Manche et de la mer du Nord*, 2e partie. Paris, 1876, in-8°, p. 95, 101, 112.

(2) Sur cette organisation, dont le développement ne rentre pas dans une histoire de la marine française, on pourra consulter A. Jal, *Etudes sur la marine antique*. Paris, 1861, in-8°. — E. Ferrero, *l'Ordinamento delle armate romane*. Turin, 1878 et 1884, in-4°. — C. de La Berge, *Etude sur l'organisation des flottes romaines*, dans le *Bulletin épigraphique*, t. VI. — Victor Chapot, *la Flotte de Mizène, son histoire, son recrutement, son régime administratif*. Thèse de doctorat en droit. Paris, 1896, in-8°.

(3) M. V.-J. Vaillant a réuni dans sa *Classis britannica* tous les monuments de l'épigraphie ou de la numismatique qui peuvent jeter quelque jour sur la flotte britannique : voyez en particulier les p. 18-22.

Originaires de toutes les provinces de l'Empire, Africains de la Byzacène ou de l'Afrique proconsulaire, Asiatiques, Pannoniens, Dalmates ou Gallo-Romains de la province narbonnaise, représentants de toutes les races bronzées du Midi, beaucoup de marins achevèrent sur les bords du détroit britannique leurs vingt-cinq ou trente années de stipende, durée habituelle du service militaire (1). Quel que fût le rôle de chacun d'eux, *gubernatores, nautae* ou *remiges,* pilotes, matelots, rameurs, ou *milites classici* de l'infanterie de marine, affranchis ou esclaves (2), tous, dans les sièges comme dans les combats, concouraient à l'action. Durant les entr'actes de la guerre, ils déposaient armes et bouclier, le bouclier marqué d'un cercle qui était l'emblème héraldique de leur corps (3), pour manier la truelle ou la pioche. Les légionnaires ouvraient des routes, jetaient des ponts, élevaient des forteresses ; les marins réparaient les ports ou les fortifiaient. Dans les fondations du phare ouest et dans le pavement des bains de Douvres, à Lympne, à Boulogne, on retrouve des tuiles au cachet de la CL. BR. C'est l'œuvre des marins, et ces quatre lettres sont leur signature. Plus haut encore, au nord-ouest de la muraille d'Adrien, à Netherby, une inscription relate le nombre de pieds, la *pedatura,* d'un ouvrage assigné à la flotte britannique (4).

A l'extrémité de cette muraille, à Glannibanta, aujourd'hui Bowness, des enfants perdus de la Gaule, retranchés dans un camp qui domine le golfe de Solway, arrêtèrent pendant des siècles les irruptions des Pictes et des Scots de

(1) Un triérarque de la flotte meurt à soixante-cinq ans, après trente-cinq ans de services. (*Bulletin épigraphique de la Société académique de Boulogne-sur-Mer*, t. IV, p. 374. — VAILLANT, *Classis britannica*, p. 54, 55.)

(2) TACITE, *Annales*, liv. XIV, p. 4.

(3) VÉGÈCE, *De re militari*, liv. II, p. 28.

(4) VAILLANT, *Classis britannica*, p. 52. — VAILLANT, *l'Estampille ronde de la flotte britannique*, extrait de la *Revue archéologique*, 3e série, t. XII (1889).

la Calédonie. Au v[e] siècle, la cohorte I des Morins, recrutée aux environs de Boulogne, était encore à son poste lointain, fidèle à l'empereur et au culte national des déesses mères d'Outremer (1).

Les marins adoraient les divinités de Rome, Neptune en particulier, qu'un préfet de la flotte britannique honorait par l'érection d'un cippe à Lympne. Ils imploraient dans la tempête la divinité dont l'emblème figuré à la poupe (2) protégeait le navire de son génie tutélaire ; *Esculape, Cupidon, Cérès, Euphrate,* étaient les noms que plusieurs galères portaient inscrits à leur proue (3). Dans un ex-voto qui a été conservé (4), deux marins de la trirème boulonnaise *Radians* sont représentés debout dans l'attitude de la prière, tenant leur offrande au-dessus d'un autel embrasé. Leur hommage s'adresse à leur génie tutélaire, un dieu radié, Apollon peut-être, qui occupe le centre de l'ex-voto; au-dessous de chaque matelot, la galère est figurée en demi-relief, les rames bordées, la poupe recourbée en volute ou en cet ornement gracieux et léger, semblable à l'aile d'un oiseau, qu'on appelait l'*aplustre* et qui formait panache au-dessus du *thronus* du triérarque.

La proue se terminait par un *acrostole* en col d'oie, un peu en retrait du rostre, comme on le voit dans un autre ex-voto trouvé sur le littoral de la Manche, petit modèle en bronze d'un avant de galère (5). Le type ne diffère point des

(1) Vaillant, *Classis britannica,* p. 56.

(2) Ovide, *Trist.,* liv. I, el. 3, 110; el. 9, 1. — Silius Italicus, liv. XIV, p. 411, 439. — Tite-Live, *Historiæ,* liv. XXX, p. 36.

(3) Ou encore *Centaurus, Scylla, Pistris,* etc. (Virgile, *Enéide,* liv. V, p. 116.)

(4) Voyez la représentation de cet ex-voto et le savant commentaire qui l'accompagne dans E. Desjardins, *Géographie de la Gaule romaine,* t. I, p. 367.

(5) C. Roach Smith, *Catalogue of the Museum of London antiquities.* London, 1854, in-8°, p. 10, pl. III. — Vaillant, *Classis britannica,* p. 16 et suiv.

galères méditerranéennes peintes à fresque dans le temple d'Isis à Pompéi ou sculptées sur les marbres romains (1). Il se modifia légèrement au cours des siècles; la voile vint au secours des rames; le rostre allongea au-dessous de la ligne de flottaison une corne, un ergot, un bec d'oiseau ou un trident d'airain qui frappait le flanc des navires ennemis d'une blessure mortelle. Deux grosses lances en arrêt fixées à l'avant, les *épotides,* et une longue poutre ferrée suspendue au mât, l'*asser,* qu'on manœuvrait comme un bélier au moment de l'abordage (2), complétaient l'armement en chasse.

L'histoire de la flotte britannique est courte. Les marins se trouvaient à la peine. Venait l'heure du triomphe, l'empereur en recueillait tout l'éclat. Éclat faux et emprunté comme ce triomphe de Caligula, qui emporta comme dépouilles opimes d'une expédition imaginaire en Bretagne les coquillages ramassés sur le sol gaulois (3). Claude ne fit qu'achever l'œuvre de ses lieutenants en réduisant Camulodunum (Colchester) : une médaille commémorative le représente néanmoins en Neptune armé du trident et traîné par deux tritons sur les flots du détroit subjugué (4). Mais il s'est trouvé un historien pour rendre justice aux oubliés : dans l'éloge de son beau-père Agricola, conquérant de la Calédonie (5), Tacite n'omet point le rôled écisif de la flotte, qui plus d'une fois coopéra au succès des opérations par d'utiles débarquements ou par des blocus rigoureux. En l'an 83, elle se divisa en deux escadres pour contourner la Calédonie, subjugua les Orcades, retrouva dans le nord

(1) Jal, dans son *Archéologie navale* (t. I, p. 24), reproduit plusieurs galères antiques de Pouzzoles, Pompéi, etc.

(2) Végèce, *De arte militari*, l. IV, p. 44. — Jal, *Etude sur la marine antique*, p. 174. — Breusing, *Die nautik der Alten*. Bremen, 1886, in-8°.

(3) En l'an 40 après J.-C.

(4) V.-J. Vaillant, *Classis britannica*, p. 5.

(5) Tacite, *De Vita et moribus Julii Agricolæ liber*, paragr. 10 et suiv.

l'ultima Thule, une des Shetland (1), et reconnut que la Bretagne était une île et non un continent. Une médaille de Domitien en perpétua le souvenir, en figurant une Victoire qui s'avance sur la proue d'un navire, à l'instar de la célèbre Victoire de Samothrace.

Une autre médaille, de l'an 191, représente un sacrifice sur une falaise ; dans le lointain, l'on aperçoit deux galères et trois bateaux forçant de rames vers le phare de Douvres ou de Boulogne. Le pontife n'est autre que l'empereur Commode, car les médailles étaient « comme un bulletin contresigné de l'empereur qui proclamait dans l'empire entier les triomphes, les événements heureux et les faits divers de son règne (2) ».

Elles assurèrent de la même manière une vaste publicité à la révolte d'un commandant de la flotte britannique, Carausius. Chargé de réprimer les pirateries des Francs sur les côtes de la Gaule, Carausius fut soupçonné de pactiser avec eux. Tout au moins les laissait-il débarquer et piller à leur aise, sauf à les soulager ensuite de leur butin. Condamné à mort, il souleva les marins et les légions campés en Bretagne, devint le maître incontesté des rivages de la mer britannique et força, en 287, Maximien et Dioclétien à partager l'empire avec lui. Carausius l'*invictus* battit monnaie dans les diverses relâches de sa flotte, à sa villa de Clausentum ou Bittern près de Southampton, à Richborough, Londres et Boulogne, et reconnut l'appui que lui avaient prêté les marins en décorant de plusieurs galères ou d'un Neptune triomphant le revers de ses médailles. Il régna sept ans. Lorsqu'il mourut assassiné en 293, il était coupé de ses lieutenants, que Constance Chlore avait enveloppés par un blocus rapide dans Boulogne. Constance

(1) Th. Thoroddsen, *Geschichte der isländische Geographie*, Uebersetzung von August Gebhardt. Leipzig, 1897, in-8°, t. I, p. 8.
(2) Vaillant, *Classis britannica*, p. 13, 33 n° 1, 52.

passa la mer et rétablit en Bretagne l'autorité impériale (1).

La Bretagne domptée, il fallut la défendre; pendant le IVe siècle, la flotte ne cessa ses croisières et ses transports de troupes. Sur une galère qui sort de Boulogne, une Victoire à la proue bat des ailes; une guerrier va percer de sa lance le rebelle qui se débat dans les flots. C'est un César, c'est Constant, qui passe, et sa fortune (2).

La fortune impériale commençait à sombrer. Un nouvel usurpateur, Constantin, s'embarquait à Boulogne pour la Bretagne (407) (3). Dès le IIIe siècle (4), les pirates anglo-saxons, venus de la mer Germanique, des bords de l'Elbe et du Weser, ravageaient les côtes, entraient dans les fleuves avec leurs barques en osier recouvertes de peaux et disparaissaient quand on voulait les poursuivre; ils laissaient comme traces sinistres de leurs passages des cadavres de suppliciés ou de noyés : c'était la dixième partie de leurs captifs, les victimes désignées par le sort, qu'ils avaient sacrifiées à leurs dieux (5).

En face de ces insaisissables ennemis, la flotte britannique se déploya en éventail pour couvrir un plus vaste terrain, installant deux divisions aux embouchures de la

(1) Eutrope, *Epitome histor. rom.*, liv. IX, p. 21. — Aurelius Victor, *De Cæsaribus*, liv. XXXIX. — Senebier, *l'Histoire de Carausius prouvée par les médailles*. Paris, 1740, in-4°. — Bibl. nat., Ms. franç., 22880, fol. 67.

(2) Cf. la gravure de ce médaillon dans l'ouvrage d'E. Desjardins, *Géographie de la Gaule romaine*, t. I, p. 374. L'empereur Constant organisa une expédition en Bretagne en 342.

(3) Olympiodore de Thèbes et Sozomène, dans les *Extraits des auteurs grecs concernant la géographie et l'histoire des Gaules*, texte et traduction d'Edm. Cougny, pour la Société de l'Histoire de France. Paris, 1886, in-8°, t. V, p. 207, 337.

(4) Une médaille de Postume, *Neptuno reduci*, semble indiquer que dès 259-260 Postume avait dû en purger la mer. (Rabillon, les empereurs provinciaux des Gaules et les invasions du IIIe siècle, *Bulletin de la Soc. archéol. d'Ille-et-Vilaine*, t. XX (1891), p. 54.)

(5) Sidoine Apollinaire, *Epistolæ*, liv. VIII, chap. 6, ad Nammatium.

Canche et de la Somme (1). Mais elle ne put empêcher l'invasion des îles britanniques, et, par contre-coup, l'émigration des Bretons insulaires qui passèrent en masse dans la péninsule armoricaine et fondèrent la province indépendante appelée de leur nom Bretagne.

Au ve siècle, l'empire romain craquait de toutes parts. Dans l'ébranlement que produisit la chute de cette domination séculaire, les Francs, passant l'Escaut et la Meuse, s'implantèrent en Gaule. La flotte britannique disparut.

De cette flotte, tout n'est point mort. Auprès des épitaphes, sur les ruines, quelque chose vit, quelque chose vibre : une race du midi à la chevelure noire, clairsemée parmi les populations blondes du nord qui la traitent au XIe siècle encore d'étrangère (2) ; une langue mutilée, dont les rares vocables échappés aux inondations linguistiques de la côte formeront la première assise de notre langue maritime.

(1) *Notitia dignitatum* (400-410). — VAILLANT, *Classis britannica*, p. 377-379.

(2) Les *Acta S. Godelevæ* (éd. J.-B. Sollerius. Antverpiæ, 1720, p. 184) nous montrent la jeune épouse d'un Normand abreuvée de mépris et traitée d'étrangère par la famille de son mari à cause de sa chevelure noire et de ses noirs sourcils. (E. DESEILLE, *l'Antipathie des races au* XIe *siècle*, dans le *Bulletin de la Société académique de Boulogne*, t. IV, p. 349.)

CHARLEMAGNE

ET LA CIVILISATION MARITIME AU IX[e] SIÈCLE

Les Francs avaient débuté dans l'art de la navigation par un coup de maître. Transplantée par l'empereur Probus (276-282) sur les côtes de la mer Noire, une de leurs colonies revint dans la mère-patrie après avoir traversé la Méditerranée et l'Océan sur de simples barques.

Établis dans le voisinage des côtes septentrionales de la Gaule, les Francs de Mérovée surent inspirer aux pirates assez de crainte pour n'avoir pas besoin de marine de guerre. La seule invasion maritime dont nous ayons connaissance se termina à la confusion des agresseurs. Vers l'an 515, Clochilaïcus ou Hugleik, roi du Jutland, vint pour venger la mort d'un chef franc de Cambrai, tué à l'instigation de Clovis : tout un district du royaume franc fut livré au pillage, et la flotte scandinave allait se retirer, chargée de butin et de prisonniers, lorsque Théodebert, fils du roi Théodoric, la surprit près de la côte et lui infligea une sanglante défaite, marquée par la mort de Hugleik (1). Ce même Théodebert, en l'an 540, occupa la Provence, que les Wisigoths lui cédèrent, jugeant impossible de la défendre contre les attaques franco-romaines combinées. Justinien

(1) Grégoire de Tours, *Historia Francorum*, liv. III, chap. III; cf. aussi liv. II, chap. XIX.

s'empressa de ratifier la donation faite à son allié (1). Durant les deux siècles qui suivirent, à peine peut-on citer deux vagues expéditions en Galice et en Frise (2).

Mais les choses changèrent de face lorsque Charlemagne eut étendu l'empire franc depuis l'Elbe jusqu'à la Baltique et de l'Armorique jusqu'à la Calabre. Les Saxons de Witikind, reculant après une lutte acharnée des bords du Weser et de l'Elbe, fuyant autant le christianisme que la servitude, firent cause commune avec les Scandinaves du Jutland, près desquels un certain nombre de fugitifs cherchèrent asile. Les forbans de toutes races, repoussés jusqu'aux plages glacées du Nord par les progrès incessants de la civilisation dans la patrie teutonique, trouvèrent libre l'empire des mers (3) et surent que, du côté de l'Océan, le colosse franc était vulnérable. Néanmoins, ils n'osèrent point d'abord s'attaquer à lui.

Habitués à intervenir dans les querelles des Écossais avec les peuplades bretonnes, les Scandinaves tournèrent leurs regards vers la Grande-Bretagne. Ils envoyèrent trois bateaux dans le royaume de Mercie pour reconnaître les lieux et préparer une invasion. Ces éclaireurs, battus et faits prisonniers par des paysans qui les conduisirent au roi Offa, avouèrent le projet de leurs chefs : Offa eut l'imprudence de les relâcher (791) (4). Deux ans après, les troupes annoncées débarquaient dans la Northumbrie et dévastaient l'île de Lindisfarne, dont le riche monastère avait excité leurs convoitises (5). Le célèbre savant anglo-saxon que

(1) Procope, *De Bello gothico*, liv. III, dans Dom Bouquet, *Historiens des Gaules et de la France*, t. II, p. 41.

(2) Au temps de Gontran de Bourgogne et de Charles Martel. Mais c'est à peine si on sait que les expéditions eurent lieu par mer.

(3) Vétault, *Charlemagne*. Tours, 1876, gr. in-8°, p. 353.

(4) Cf. les textes cités par Depping, *Histoire des expéditions maritimes des Normands*. Paris, 1843, in-8°, p. 59.

(5) *Alcuini Carmina*, éd. Dümmler, dans les *Monumenta Germaniæ historica*. Poetæ latini ævi carolini, t. I, p. 234.

Charlemagne avait appelé près de lui, Alcuin, avisé des malheurs de sa patrie, put engager son royal maître à remédier au mal fait par les païens (1).

Ces remèdes, Charlemagne eut bientôt à les mettre en usage dans ses propres États. En l'an 800, on signalait l'apparition des pirates scandinaves sur les côtes de l'océan Gallique; tandis que Charlemagne quittait hâtivement Aix-la-Chapelle vers le milieu de mars et se rendait de Saint-Riquier près d'Abbeville à Rouen pour visiter le littoral, les Scandinaves, ou, pour employer l'expression usitée dès cette époque, les hommes du Nord, les Normands, portaient leurs ravages dans les îles de l'Océan : en Aquitaine, ils perdirent une centaine d'hommes, surpris et tués par les indigènes (2).

C'était l'année où Charlemagne allait recevoir à Rome, le jour de Noël, la couronne d'empereur d'Occident. Comme s'il eût accepté avec l'Empire le legs maritime des Romains tombé en déshérence, il réorganisa les flottes de Gaule et de Germanie, confiant à une troisième escadre la garde de la Septimanie, de la Narbonnaise et de l'Italie. A l'embouchure des fleuves qui se jettent dans les mers britannique et germanique, il disposa des stations navales, qu'appuyaient les garnisons et les patrouilles de guetteurs établies dans tous les ports où les Normands pouvaient prendre pied (3). Au premier appel, les hommes libres devaient accourir à la défense du littoral, sous peine de vingt sous d'amende (4). Boulogne resta le grand chantier de la marine

(1) Alcuin, *Epistolæ*, dans la *Patrologie latine* de Migne, t. C. ep. 14, 15.

(2) Alcuin, *Epistolæ*, ep. 108.

(3) Einhard, *Annales Francorum*, ann. 800 (Pertz, *Monumenta Germaniæ historica*. Scriptores, t. I, p. 187), et *Vita Caroli magni*, chap. xvii. (Pertz, t. II, 452.)

(4) Capitulaires servant d'instruction aux *missi dominici* Magenard, évêque de Rouen, et Madelgaud, envoyés dans le Bessin, le Cotentin, l'Avranchin, l'Évrecin, le Madrie et le Rouennais, chap. xiv; le chap. xiii est intitulé : « De navigia præparandum circa litoralia maris. » (Baluze, *Capi-*

impériale ; mais elle partagea ce monopole avec Gand, qui communiquait alors facilement avec la mer (1). C'est que Charlemagne n'était point maître, comme le furent les Romains, du canal britannique ; et, pour en fermer l'étroite entrée, Boulogne n'avait plus de vis-à-vis. Les relations amicales de l'empereur avec un prince qu'on lui a souvent comparé et qui, dans une sphère plus petite, sut aussi jeter les fondements d'une monarchie puissante, avec Egbert, roi de Wessex, ou avec son protégé Eardwulf, roi du Northumberland (2), ne pouvaient compenser l'ancien état de choses, la souveraineté des deux rives du détroit.

Gand était plus proche du champ de bataille où les Normands, quittant un moment la piraterie pour la grande guerre, allaient porter leur action ; je veux parler de la Frise, pays qui avait longtemps formé au nord l'extrémité du royaume franc (3). Charlemagne cherchait d'autant plus à s'attacher les Frisons que c'était un peuple d'excellents marins et au besoin de pirates déterminés. Trente ans auparavant, le Frison Ubbe, avec ses soixante *champions*, s'était illustré dans la fameuse bataille de Braavalla, sur la côte de la Gothie orientale, où les Suédois et les Norvégiens, sillonnant la mer avec des milliers de bateaux, avaient rassemblé toutes les forces du Nord pour se livrer une lutte décisive (4). L'empereur d'Occident laissa aux Frisons leurs lois, des lois qui proclamaient la liberté de ce fier petit

tularia regum Francorum. Paris, 1677, in-fol. t. I, p. 377. Cf. aussi Boehmer-Muhlbacher, *Regesta imperii*. Innsbruck, 1889, in-4°, t. I, p. 155.)

(1) Einhard, *Annales*, ann. 811.

(2) Einhard, *Annales*, ann. 808. — Jaffé, *Monumenta alcuiniana*, p. 135, 167. — Sur les relations de Charlemagne avec Offa, roi de Mercie, et Egbert, roi de Wessex, depuis 802, cf. Edward A. Freeman, *The History of the norman conquest of England*. Oxford, 1877, in-8°, t. I, p. 39 et append. D.

(3) Bède, *Historia ecclesiastica gent. angl.*, liv. V, chap. xx.

(4) Depping, *ouv. cité*, p. 50 : la date de la bataille de Braavalla, que certains historiens fixent à 35 ou 730, serait, en dernière analyse, 770.

peuple tant que le vent soufflerait des nuages et que le monde durerait (1) : il ne leur demanda que de servir dans les expéditions navales pouvant se terminer entre deux marées.

Cette clause les dispensa sans doute de participer à la campagne de l'Elbe, en 805 ; la flotte impériale, remontant le fleuve jusqu'à Magdebourg, contribuait à la défaite des Vélétabes et des autres tribus slaves alliées aux Bohémiens (2). Le long de l'Elbe, la population slave des Obodrites, vint s'établir sur les terres confisquées aux vaincus. Mécontent de ce voisinage, Gottfried, roi de Jutland, attaqua brusquement les nouveaux venus, chassa leur chef Thrasico, enleva les marchands de la place de Roric et revint à Sliesthorp, port du Schleswig, avec sa flotte chargée de butin (3).

Charlemagne envoya aussitôt les troupes de son fils Charles expulser les Danois, en prescrivant de redoubler de vigilance sur les frontières de terre et de mer et de mobiliser les vaisseaux garde-côtes déjà construits (808) (4). Mais Gottfried avait exécuté à travers le Jutland un fossé retranché, le Danevirk, qui s'étendait en partie le long de l'Eider et ne donnait accès à la presqu'île que par un étroit passage. Non content de braver les Francs à l'abri de ce rempart, Gottfried voulait les rejeter au delà du Rhin et rétablir le paganisme national en Saxe et en Frise. S'il fut arrêté par la ligne fortifiée de l'Elbe, dont une nouvelle place, Itzehoe sur la Sture, constituait l'ouvrage avancé, il réussit partiellement en Frise. Avec une flotte de deux cents navires, il triompha, en trois combats, de la défense obstinée des habi-

(1) Code des lois frisonnes, *Das Asegabuch*, cité par Depping, *ouv. cité*, p. 50.

(2) Einhard, *Annales*, ann. 805.

(3) Einhard, *Annales*, ann. 808.

(4) Baluze, *Capitularia regum Francorum*, t. I, p. 464; Capitulaire de 808, art. 9 et 10.

tants et leur imposa un tribut d'un denier par tête : il jetait, paraît-il, l'argent du tribut dans le creux d'un bouclier de métal et jugeait de l'aloi par le son qu'on entendait, si la pièce était bonne, à une certaine distance (1).

Charlemagne était à Aix-la-Chapelle lorsqu'il apprit cette agression. Il donna immédiatement l'ordre de renforcer la flotte en construisant de nouveaux bâtiments (2), et se porta lui-même au-devant de l'ennemi par le Weser. Mais la mort de Gottfried, qui périt assassiné, lui évita une campagne, car le neveu et successeur du roi danois, Hemming, plus pacifique que son oncle, demanda la paix. L'empereur en profita pour activer les travaux de ses chantiers maritimes (3) et pour prévenir ainsi de nouvelles incursions. Un coup de main de quelques pirates qui avaient osé franchir les Colonnes d'Hercule lui avait, en effet, donné la mesure de l'audace scandinave et le triste pressentiment de l'avenir réservé à ses successeurs.

Un jour que Charlemagne se trouvait dans un port de la Gaule narbonnaise, des barques parurent en vue. On les prenait pour des navires marchands juifs, africains ou bretons ; mais le roi très chrétien, reconnaissant à leur structure des navires de guerre, jeta le cri d'alarme. « Les Normands, comprenant qu'il était là, celui qu'ils appelaient Charles le Marteau, et tremblant de l'affronter, se dérobèrent avec une rapidité inouïe aux coups de ceux qui les poursuivaient. Or, le religieux Charles, se levant de table, s'accouda à la fenêtre qui regardait à l'est et y resta longtemps, le visage inondé de larmes. Comme nul de ses grands n'osait l'interroger (4) : « Savez-vous, dit-il, ô mes fidèles,

(1) Saxo Grammaticus, *Historiæ Danicæ*, liv. VIII, — Cf. sur ce tribut appelé Klipschielda, Depping, *ouv. cité*, p. 70, n. 3.

(2) Capitulare Aquisgranense, ann. 810, art. 15. (*Monumenta Germaniæ historica,* Legum, t. I, p. 163.) — Einhard, *Annales,* ann. 810.

(3) Einhard, *Annales,* ann. 811.

(4) Le moine de Saint-Gall, *De Gestis Caroli Magni*, liv. II, chap. xxii,

pourquoi je pleure? Ce n'est pas, certes, que je craigne les menaces de ces gens-là. Mais je suis profondément affligé que, de mon vivant, ils aient osé insulter ces rivages, et je suis accablé de douleur à la pensée du mal qu'ils feront à mes descendants et à leurs sujets. »

Ce n'était point là son seul sujet d'alarmes. Les Sarrasins, refoulés vers l'Espagne après la célèbre bataille de Poitiers, chassés de Narbonne en 759, après un siège de trois ans (1), revenaient à la charge. Ils cherchaient une revanche dans la piraterie, qu'ils allaient exercer avec succès pendant des siècles. En 806, une lettre du pape Léon III signalait l'apparition de pirates musulmans dans les parages de l'Italie et priait l'empereur de défendre contre eux la Corse, rattachée au patrimoine de Saint-Pierre (2). Leur flottille, cette fois, n'osa point attendre les vaisseaux du roi d'Italie, Pépin, dépêchés vers la Corse. Elle fuyait, et cette victoire sans combat aurait été complète, si le comte de la cité de Gênes, Hadumar, n'avait eu l'imprudence de mener trop loin la poursuite : il périt dans une escarmouche contre une embarcation ennemie (3).

Charlemagne avait confié à un de ses officiers, au connétable de ses écuries, Burkard, la délicate mission de châtier les agresseurs et de protéger les îles (4). Le connétable réussit pleinement : il surprit dans un havre de Corse les

dans Dom Bouquet, *Historiens des Gaules et de la France*, t. V, p. 130. Il n'est pas besoin de dire combien ce récit présente tous les caractères de la légende.

(1) Chronique de Moissac, publiée par Dom Bouquet, *Historiens des Gaules et de la France*, t. V, p. 69. — *Histoire de Languedoc*, éd. Privat, t. II, p. 554.

(2) Publiée par Dom Bouquet, *Historiens des Gaules et de la France*, t. V, p. 599.

(3) Einhard, *Annales*, ann. 806.

(4) Qu'on ne s'étonne pas de voir confier une flotte à un officier du Palais. Au temps des rois wisigoths, c'était le comte du Patrimoine qui s'occupait des rameurs de Ravenne. (Marini, *I papiri diplomatici*, n° CXIV, p. 330, note 9.) A Constantinople, les deux dromons de l'empereur

pirates qui venaient de ravager la Sardaigne, leur coula treize navires et leur infligea un sanglant désastre (1) ; les débris de leur flotte ne ramenèrent dans les repaires de la côte espagnole, au lieu des cargaisons habituelles, que des équipages décimés (807) ; la leçon ne porta pas ses fruits. En 808, la capture de soixante moines aux îles Baléares inaugura une nouvelle campagne des pirates : le samedi saint, toute la population d'une ville corse était enlevée par eux, à l'exception de l'évêque et des vieillards trop débiles pour trouver acheteurs dans les bazars musulmans. Et si la Sardaigne parvint, en 810, à les repousser, la Corse tomba presque tout entière en leur pouvoir. En 813, au moment où ils revenaient de cette île avec un lourd butin, ils furent attaqués à la hauteur de Majorque par Ermanger, comte d'Ampurias, qui leur fit subir une nouvelle défaite, captura huit vaisseaux et délivra plus de 500 prisonniers. Mais, l'année même, les Maures prenaient leur revanche à Nice et à Civita-Vecchia, celle-ci enlevée par trahison et ruinée, malgré la surveillance de Bernard, fils du feu roi Pépin, et malgré les mesures préventives prises depuis Tortosa jusqu'à Rome pour la protection des côtes (2).

Pour déjouer les attaques incessantes des flottilles ravageuses qui déferlaient sur le littoral, il était besoin d'un système d'informations rapides et d'une défense fixe. Les chroniqueurs du temps se bornent à dire que Charlemagne organisa partout des patrouilles de guet, « excubiæ ». Moins

d'Orient étaient commandés par le premier écuyer, le protospathaire, et par le maître de la garde-robe, le protovestiaire, ce qui explique qu'un maître de la garde-robe, Basile, au xe siècle, écrivit un traité de tactique navale. (Constantin Porphyrogénète, *De administrando imperio*, chap. LI. — Fabricius, *Bibliotheca græca*, nouv. éd., t. IX, p. 10 et 97.)

(1) On peut voir dans un Ms. du IXe siècle une miniature représentant une bataille navale. (Bibliothèque de S. Gall, ms. 863, fol. 77 : Lucani Lharsalia.)

(2) Einhard, *Annales*, ann. 807-813, et *Vita Caroli Magni*, chap. XVII. — Vétault, *Charlemagne*, p. 436-437, 450.

laconiques qu'eux, nous emprunterons quelques détails à une inspection des côtes provençales, de beaucoup postérieure, il est vrai (1), mais laissant pressentir un état de choses préexistant. Les patrouilles qui battaient la côte, gens des communautés, serfs ou vassaux, étaient reliées entre elles par un réseau de télégraphie optique établi aux saillants du rivage. D'Albaron jusqu'à Nice, il y avait un cordon de vingt *farots* disposés un peu partout : sur la plate-forme d'une tour d'Albaron, dans le clocher de Villemer, sur la forteresse de Fos, antique tour à signaux, élevée dès le premier siècle pour montrer l'entrée de la Fosse Marienne, et à Fréjus, ancienne station de la flotte romaine (2). A l'ouest, Albaron communiquait sans doute avec la tour de Matafère (3), que Charlemagne avait fait construire près de l'embouchure du Petit-Rhône, sur la rive droite, et qu'il cédait en 791 à l'abbaye de Psalmody. Plus loin, se dressaient les deux phares de Maguelone, du Port sarrazin comme on appelait la ville, en souvenir de l'occupation mauresque (4). Au-dessus de Port-Vendres, les tours Madaloc et Massanne servaient à inspecter l'horizon vers l'ouest (5). Dans l'atmosphère limpide du midi, on n'avait point à craindre que les

(1) Archives des Bouches-du-Rhône, reg. 1519 : *Procès-verbal de visite, en 1323, des fortifications des côtes de Provence* et des munitions d'armes et de vivres depuis Albaron (Bouches-du-Rhône) jusqu'à la Turbie (Alpes-Maritimes), publié par le Dr Barthélemy, dans les *Mélanges historiques,* t. IV. Paris, 1882, in-4°, et tirage à part. Les « farocinatores » chargés de faire les feux de garde étaient parfois accompagnés d'un chien qui, en cas de surprise, prévenait par ses aboiements de l'approche de l'ennemi.

(2) Strabon, Γεωγραφικῶν, liv IV, chap. I, p. 8. — Pline, liv. III, chap. 5.

(3) Archives départ. du Gard : Cartulaire de Psalmody, liv. A, p. 165. — Pagézy, *Mémoires sur le port d'Aigues-Mortes.* Paris, 1879, in-8°, p. 16 et 195.

(4) Frédéric Fabrège, *Histoire de Maguelone.* Paris, 1894, in-4°, t. I, p. 59.

(5) Lenthéric, *les Villes mortes du golfe du Lion*, 2e partie, p. 112. — La montagne du Faron, au nord de Toulon, doit son nom au sémaphore qui la dominait au moyen âge. (Henri, *Notice sur l'origine de la montagne du Faron.* Toulon, 1849, in-8°.)

sémaphores fussent noyés dans la brume; le signal du *farocinator*, fumée le jour et lumignon la nuit, répété autant de fois qu'il y avait de navires suspects à l'horizon, et transmis de proche en proche sur toute la ligne de ce télégraphe militaire, passait en une demi-heure d'Antibes à la tour de Bouc (1).

Le long des rives méditerranéennes, en Italie, en Sardaigne, en Corse (2), on voit encore, de loin en loin, sur l'éperon que forment les promontoires, des tours en ruine et près d'elles quelque falot rouillé. Elles transmirent pendant des siècles et presque jusqu'à nos jours la nouvelle des invasions maures. Les Barbares usèrent du même procédé, qui remonte peut-être aux origines de la civilisation aryenne : les Baléares sont couvertes de tours coniques, dites talayots, du mot arabe *at taliya*, « vigie », dont la construction en grand appareil atteste la date reculée (3). D'Alexandrie à Tripoli de Barbarie, les feux d'alarme couraient de fortin en fortin, tels des feux follets, et si vite qu'il suffisait de trois à quatre heures pour transmettre la dépêche d'un point extrême à l'autre (4). Des croiseurs « rapides », les *târit*, bientôt suivis des *harraka*, « incendiaires (5), » partaient en éclaireurs. Puis, à mesure qu'ils découvraient de nouvelles forces ou de nouvelles manœuvres de l'ennemi,

(1) Inspection des côtes de la Méditerranée par M. de Séguiran (1633), publiée par E. Sue, *Correspondance de Henri de Sourdis,* dans la *Coll. des Doc. inédits*, t. I, p. XXXVII.

(2) J. de Fréminville, *Tours génoises du littoral de la Corse,* dans le *Bulletin archéologique du Comité des travaux historiques,* année 1894, in-8°, p. 47.

(3) Cartailhac, *Monuments primitifs des îles Baléares.* Texte avec 80 plans ou dessins. Toulouse, 1892, in-4°, p. 23 et pl. XXVIII et suiv.

(4) Ces fortins byzantins furent détruits en 1062 par Mo'izz ben Bâdîz, partisan des khalifes abbassides, qui coupa ainsi les communications entre les ports de guerre des Fatimites. ('Abd-el-Wâhid Merrakechi, *Histoire des Almohades,* trad. Fagnan, dans la *Revue africaine,* 1893, p. 226.)

(5) Amari a restitué la véritable étymologie et le véritable usage des harraka. (*Storia dei Musulmani in Sicilia.* Firenze, 1854, in-8°, t. I, p. 302.) — Jal (*Archéol. navale,* t. II, p. 211) s'est trompé.

qu'ils sentaient le besoin de renforts ou qu'ils voyaient menacer un point de la côte, ils lâchaient des pigeons voyageurs vers l'arsenal prochain (1), utilisant ainsi, pour leur service d'information, la poste aérienne que les Romains employaient dans les provinces nouvellement conquises (2).

Près des ruines de Carthage, l'antique cité phénicienne, — Carthago magna, porte une carte du XIe siècle (3), — s'éleva la « maison des œuvres » maritimes, *daar senaah*, prototype des établissements du même genre que l'Europe médiavale adopta, en leur conservant le nom arabe de *darse, darsena, arsenal*. C'est en 698 que le khalife Abd al Malik avait renouvelé les expéditions carthaginoises, dont les indigènes conservaient pieusement le souvenir (4). Deux mille Coptes avaient barré d'une chaîne le canal de la Goulette et construit au fond de la lagune de nombreux vaisseaux sous la protection d'une ville nouvelle, Tunis (5). De ce berceau historique, la puissance musulmane allait prendre un tel essor que les navigateurs chrétiens, en moins de deux siècles, le IXe et le Xe, se virent confinés dans les parages nord et est de la Méditerranée (6). Elle créa de nouveaux centres d'action dans les provinces conquises, tels l'arsenal de Palerme, dit l'Élue, et le Caire, la « ville de la victoire », d'où le chef des Deux-Mers (7) surveillait la

(1) 'Ibn al Atîr, dans AMARI, *Biblioteca Arabo-Sicula*. Torino-Roma, 1880, in-8°, t. I, p. 470. — En 1088, les Musulmans de l'île de Pantellaria envoient une dépêche à l'émir d'Afrique sous l'aile d'une colombe. (*Ibidem*, t. I, p. 441.)

(2) G. REYNAUD, *la Poste aérienne*, dans la *Revue des Deux Mondes*, 1er février 1896, p. 641.

(3) Bibl. nat., ms. latin 8878, fol. 45 *ter*.

(4) Voyez le résumé des diverses légendes arabes dans AMARI, *Storia dei Musulmani in Sicilia*, t. I, p. 166-169.

(5) 'Ibn Khaldoun, *apud* AMARI, *Biblioteca Arabo-Sicula*, t. II, p. 163.

(6) 'Ibn KHALDOUN, *Livre das Concepts historiques*, parag. I, traduit en italien par AMARI, *Biblioteca Arabo-Sicula*, t. II, p. 163.

(7) Du *Ra'is-el-bahrein*, c'était son nom arabe, je ne puis citer qu'une mention de 1187. (*Historiens orientaux des Croisades*, t. III, p. 103.)

Méditerranée et la mer Rouge, reliées peut-être encore par les débris du canal de Péluse.

Un dernier port de guerre, El Mehdiâh, au sud de Tunis, tendit sur les flots « l'arc de ses murailles » bossué de tours (1) et plongea dans la mer « une main dont le pouce seul touchait au rivage (2) », comme pour marquer la prise de possession de l'empire maritime.

Dans le duel qui va s'engager et qui rappellera par bien des détails les guerres Puniques, le second adversaire n'est point Charlemagne, le grand empereur connu par ses largesses aux basiliques de Carthage, d'Alexandrie et de Jérusalem (3) et par sa protection puissante pour les chrétiens d'Orient, l'ami enfin du khalife de Badgad, Haroun-al-Raschid, dont les ambassadeurs se rencontraient au palais d'Aix-la-Chapelle avec les envoyés d'Ibrahim, émir édrissite de Fez (4). En face des corsaires d'Afrique, nous retrouvons les Romains ou du moins l'héritier de leur nom et d'une partie de leurs États, l'empereur d'Orient.

Mais justement, en ceignant la couronne impériale, Charlemagne enlevait à la cour byzantine son prestige et ses prérogatives séculaires.

Atteinte dans ses prétentions à la souveraineté nominale du monde, blessée dans son amour-propre de femme, l'im-

Mais il est contemporain sans doute de la fondation du Caire et de son arsenal en 973.

(1) Mehdiâh est l'*Africa* des chroniqueurs chrétiens. Elle fut fondée au commencement du xe siècle par les Fatimites. (De Slane, *Histoire des Berbères d'Ibn Khaldoun*, t. II, p. 43.) — Cf. Delaville Le Roulx, *la France en Orient*. Paris, 1886, in-8°, p. 180.

(2) 'Ibn al 'Atîr, dans Amari, *Biblioteca Arabo-Sicula*, t. I, p. 487.

(3) Einhard, *Vita Caroli Magni*, chap. xxv. — Capitulaires de l'an 810 donnés à Aix-la Chapelle, art. 17.

(4) Einhard, *Annales*, ann. 801. C'est alors qu'Haroun envoya à Charlemagne un éléphant, Abul Abbas, « le père de la dévastation, » cadeau princier qui émerveilla les Francs; des singes, des lions, des tigres, envoyés par les princes musulmans d'Afrique ou d'Asie, formaient la ménagerie d'Aix-la-Chapelle. (Einhard, *Vita Caroli Magni*, chap. xvi.)

pératrice Irène dut s'incliner devant le monarque tout-puissant (1), qui fut dès lors pour les Byzantins un objet de haine. Entre les deux empires d'Orient et d'Occident, le patrimoine de Saint-Pierre, donné par Pépin le Bref aux papes (2), formait un État-tampon qui protégeait contre les convoitises franques les provinces grecques de Sicile et de Calabre. Mais les deux rivaux restaient en contact sur l'Adriatique, et le successeur d'Irène, Nicéphore le Logothète, dut céder au royaume italique l'Esclavonie, la Croatie, la Liburnie, la Dalmatie et l'Istrie (803) (3). Il conservait les îles de la côte dalmate, ce qui était un tour de Grec, un prétexte à croisières incessantes dans les eaux de l'Adriatique et le moyen de garder la suprématie maritime.

Pépin, roi d'Italie, fils et lieutenant de Charlemagne, essaya bientôt de déloger ces flottilles de leurs repaires. Comme il ne disposait que d'une base d'opérations très faible, du port de Ravenne bien déchu de sa splendeur passée et aussi riche en arbres à fruits qu'il avait compté autrefois d'*arbres à voiles* (4), il eut recours à Venise. Entre ses deux puissants voisins, la petite République, tour à tour alliée de l'un et de l'autre, balançait son indépendance. Acquise pour le moment, c'est-à-dire en 806, à la cause franque, elle envoya une flotte dévaster les côtes dalmates (5). Le patrice Nicétas riposta, l'an d'après, par une démonstration menaçante dans les lagunes vénitiennes et se

(1) Auquel elle envoya deux ambassades en 789 et 799. (Sur les relations des deux Empires, voy. VÉTAULT, *Charlemagne*, p. 418.)

(2) Le Patrimoine s'étendait entre le Tibre, la Marta et la mer. Pépin y avait joint l'exarchat de Ravenne, l'Émilie et la Pentapole.

(3) EINHARD, *Annales*, ann. 803.

(4) Ce mauvais jeu de mots de Jordanès (*De rebus Geticis*, chap. XXIX) s'explique par ce fait que le mât, dans les langues du Midi, se dit *arbor*. Une des célèbres mosaïques de S. Apollinare in Città à Ravenne représente le port de la ville, Classis.

(5) EINHARD, *Vita Caroli Magni*, chap. XV. — BOEHMER-MUEHLBACHER, *Regesta Imperii*, t. I, p. 168.

retira après avoir conclu avec les Francs un armistice valable jusqu'en août 808 (1). Bien que la République se fût refusée à une nouvelle expédition contre la Dalmatie, elle fut bloquée une seconde fois par l'escadre grecque de Paul de Céphalonie. Aux Byzantins succéda le roi Pépin, qui s'emparait en 810 de Malamocco, siège du gouvernement ducal, et imposait au doge Obelerius l'obligation de cesser tous rapports commerciaux ou autres avec l'Empire d'Orient. Cette prétention exorbitante amena la révolte des Vénitiens, commandés par les Participatius. Réfugiés dans l'île de Rialto que couvrait un bras de mer, le Canalazzo, les défenseurs de l'indépendance repoussèrent les attaques de la marine rudimentaire des Francs, en détruisant le pont de bateaux jeté sur le Canalazzo, et en harcelant la flottille étrangère, bientôt dispersée par la flotte de Paul de Céphalonie (810) (2).

Les empereurs d'Occident prétendaient du reste si peu à la suprématie maritime que les basiles leur offrirent parfois le secours d'une flotte : « Ton maître n'a pas de navires, disait Nicéphore Phocas à un ambassadeur d'Othon Ier, mais moi, je suis puissant sur mer; qu'il dise un mot, et ma flotte fera rentrer dans l'obéissance tous les ports rebelles (3). » L'expansion musulmane, qui arrivait d'une marche rapide sur Constantinople en suivant la ligne des îles, Malte, Sicile et Crète (4), avait secoué la nonchalance byzantine : les basiles de la dynastie macédonienne opposèrent à la mobilité fantastique des nomades du désert

(1) Einhard, *Annales,* ann. 808. — Boehmer-Muehlbacher, *Regesta Imperii*, t. I, p. 174.

(2) Einhard, *Annales,* ann. 810. — Vétault, *Charlemagne,* p. 441.

(3) Liudprandi, *Relatio de legatione Constantinopolitana*, dans Pertz, *Monumenta Germaniæ historica*. Scriptores, t. III, p. 349.

(4) Les Musulmans occupent la Crète en 824 et la Sicile en 825. Ils se maintinrent dans la première jusqu'en 959 et dans la seconde jusqu'au XIe siècle.

et de l'Océan une triple ceinture de flottes, et à leurs énergies puissantes et impétueuses les formules d'une tactique savante.

Aux avant-postes, sur les confins de la Dalmatie et de la Calabre, veillaient des divisions de grand'garde, montées en majeure partie de Russes (1). On appelait de ce nom, puis du nom de Vaeringues ou Varègues les hommes blonds qui arrivaient des bords de la Baltique. C'étaient des Scandinaves; il avaient fondé sur leur chemin les principautés de Kiew et de Novogorod, dernières étapes avant de gagner le Dniéper et d'en franchir les cataractes sur de fragiles esquifs creusés dans un tronc d'arbre. Les apparitions imprévues des innombrables *skedan* russes dans la mer Noire semaient l'effroi à Constantinople, qui se hâtait de prendre à sa solde les Barbares et de les expédier contre les Arabes.

Derrière ces grand'gardes, les escadres provinciales, entretenues par les thèmes ou provinces du Péloponèse, de Samos, de la mer Égée et de Cibyre et commandées par les stratèges des thèmes, décrivaient un vaste demi-cercle depuis les côtes grecques jusqu'à Antioche (2). De cet arc, la flotte impériale était la flèche : ses stations s'échelonnaient en ligne droite depuis Mitylène aux vastes mouillages (3) et Abydos, siège de la grande douane du Couchant,

(1) Citons par exemple le stationnement de sept chélandes russes en Dalmatie en 949. (CONSTANTIN PORPHYROGÉNÈTE, Σύνταγμα seu ἔκθεσις τῆς βασιλείου τάξεως, *De Cerimoniis Aulæ*. Ed. Bonn, 1830, 2 vol. in-8°, liv. II, p. 45.) — Envoi de sept carabes chargés de 415 Russes en Langobardie. (*Liudprandi Legatio,* PERTZ, *Mon. Germ. hist.*, Scriptores, t. III, p. 353.) — Envoi de marins russes contre les Normands de Sicile en 1041. (Abbé DELARC, *les Normands en Italie*. Paris, 1883, in-8°, p. 106.)

(2) CONSTANTIN PORPHYROGÉNÈTE (*De Cerimoniis Aulæ,* lib. II, p. 44, 45) donne le dénombrement de la flotte byzantine en 910 et 949 : en 910, elle comptait 34,000 rameurs, 700 Russes et 7,340 soldats pour 187 vaisseaux.

(3) Voyez les belles descriptions de ces escales dans SCHLUMBERGER, *Un Empereur byzantin au* X^e^ *siècle, Nicéphore Phocas*. Paris, 1890, in-4°, p. 70.

jusqu'à l'arsenal de Byzance, fondé en 834 sur la Propontide (1), jusqu'à Erekli et Cherson dans la mer Noire. Pour les 200 vaisseaux de guerre qui défendaient l'Empire, il ne fallait guère moins de 40,000 hommes.

Un véritable système d'inscription maritime en assurait le recrutement. Des *chartulaires*, ancêtres de nos commissaires de marine, tenaient registre de tous les matelots aptes à manier la rame. Chaque marin recevait un fief héréditaire, exempt d'imposition et inaliénable, fief de quatre litres si l'inscrit appartenait à l'escadre active des thèmes, de deux litres seulement s'il faisait partie de l'escadre impériale, plus rarement mobilisée (2).

Un officier général, le *drongaire des deux escadres* (3), plus tard subordonné à un *mégaduc* (4), exerce le commandement en chef. Investi de ses fonctions par l'empereur, il porte comme grande tenue un bonnet tissu d'or, une aumusse de soie et une tunique or et orange, ornée par devant d'un portrait impérial au type de majesté et par derrière de l'icône équestre du descendant des iconoclastes (5). Il a pour chefs d'escadre des *comites*, et il est à la tête d'une

(1) Du Cange, *Historia byzantina.* Part. II : Constantinopolis christiana seu descriptio urbis constantinopolitanæ. Lutetiæ-Parisiorum, 1680, in-fol., liv. II, p. 156. — Il est regrettable que l'autorité citée par Du Cange soit Thevet (*Cosmographie,* liv. XIX, ch. v), fort peu exact d'ordinaire.

(2) Le fonctionnement de l'Inscription maritime nous est révélé par une novelle de Constantin Porphyrogénète de 947 environ. (Rambaud, *l'Empire grec au* x^e^ *siècle, Constantin Porphyrogénète.* Paris, 1870, in-8°, p. 290.) — Les frais des croisières retombaient sur les villages des côtes, suivant un voyageur du xe siècle. (Ibn Haukal, cité par Amari, *Storia dei Musulmani in Sicilia,* t. III, p. 336.)

(3) Élie, drongaire de la flotte impériale en 867, est le premier titulaire de l'office que je connaisse. (Schlumberger, *Sigillographie byzantine.* Paris, 1884, in-8°, p. 338. — Gfroerer, *Byzantinische Geschichten,* t. II, p. 432.)

(4) Au xie siècle. (Anne Comnène, Ἀλεξιάς. Bonn, 1878, 2 vol. in-8°, t. II, p. 116.)

(5) Codinus, Περὶ τῶν ὀφφικιαλίων τοῦ παλατίου τῆς Κωνσταντίνου πόλεως, καὶ τῶν ὀφφικίων τῆς μεγάλης ἐκκλησίας. *De officialibus palatii Constantinopolitani et officiis magnæ Ecclesiæ.* Bonn, 1839, in-8°, p. 23.

hiérarchie navale savamment organisée, mais compliquée peu à peu par la funeste habitude de multiplier les offices (1).

Au cadre de maistrance, figurent des artificiers, les *siphoneurs*, chargés de l'engin qui constitua la force des flottes byzantines : le feu grégeois.

Le feu grégeois, qu'était-ce ? — Secret d'État, mystère ! Depuis qu'un transfuge, originaire d'Héliopolis, Callinique, en avait fait pour la première fois usage, en 672 (2), on cherchait à éluder la curiosité des Barbares. Aux questions indiscrètes, un formulaire impérial prescrivait de répondre qu'un ange avait révélé le mystère du feu grégeois au grand Constantin avec défense d'en instruire les peuples étrangers; que manquer à cet ordre serait un sacrilège (3). Et de fait, nous ne connaissons point, malgré de savants mémoires (4), toutes les formules chimiques des terribles mixtures, car il y en avait plusieurs. La naphte, le soufre et la résine entraient dans l'une d'elles, que les Arabes employèrent (5). Mais ce que les étrangers ne purent de longtemps s'approprier, ce fut la combinaison détonante, dont un auteur grec du IXe siècle donnait pourtant la formule : soufre,

(1) Cf. cette hiérarchie dans le texte primitif de ce chapitre publié dans le *Moyen âge*, année 1897.

(2) THÉOPHANE, *Chronographia*, ann. 6164. — Si le feu grégeois n'avait été qu'huile bouillante et naphte, Callinique n'aurait point eu le mérite de l'inventer, car VÉGÈCE (*De Arte Militari*, liv. IV, p. 44) dès le IVe siècle en mentionne l'emploi.

(3) CONSTANTIN PORPHYROGÉNÈTE, *De administrando imperio*, éd. J. Meursius. Lugduni-Bat., 1611, in-4°, chap. XII, p. 64.

(4) Anne COMNÈNE, *Alexiade*, liv. XIII. — HASSAN ER-RAMNAH, *Traité des matières inflammables*, XIIIe siècle, traduit en italien par Vecchj, *Storia generale della marina militare*, t. I de la 1re édition. — DU CANGE, *Glossarium mediæ et infimæ latinitatis*, ignis græcus; *Glossarium med. et inf. græcitatis*, πυρθαλάσσιον. — Ludovic LALANNE, *Recherches sur les feux grégeois*, 1841, in-4°. — REINAUD et le général FAVÉ, *le Feu grégeois*, 1845, in-8°.

(5) « Ils lancent la naphte blanche qui paraît de l'eau et pourtant met le feu. » (Ibn HAMDIS, *la Sicile vaincue*, extraits traduits en italien dans AMARI, *Biblioteca Arabo-Sicula*, t. II, p. 335 et suiv.)

charbon et salpêtre, et jusqu'au nom moderne, la poudre (1).

On lançait le feu grégeois dans des récipients en terre cuite en forme de pommes de pin (2) ; on le projetait avec de petits tubes à main ou par de gros siphons en batterie sous la plate-forme de proue et ornés à leur orifice d'une tête de fauve, dont la gueule de bronze crachait une pluie de feu.

La révolution que la pyrotechnie opéra dans la balistique amena dans l'art de la défense des perfectionnements comparables aux progrès accomplis en ce siècle, lorsque les projectiles acquirent une grande force de pénétration. On revêtit d'une cuirasse les «courriers» de la guerre, les *dromons :* par cuirasse, entendez les mantelets de cuir ou de feutre qui couraient le long du bordage, les étoffes de laine imbibées de vinaigre pour éteindre le feu grégeois (3). Couvertes de feutre rouge et jaune, ces longues embarcations offraient, au repos, un coup d'œil si chatoyant que la poésie s'inspira, pour les décrire, des plus gracieuses comparaisons : « Ne dirait-on pas des jeunes filles du Zanguebar vêtues de leurs habits de noces !... » Mais laissons là l'exagération poétique pour examiner de près ces agents de mort, quand les fourneaux y fument comme les cratères d'un volcan (4).

(1) MARCUS GRÆCUS, *Liber ignium ad comburendos hostes.* Marcus écrivait au IXe siècle au plus tard, car il est cité dès cette époque par J. MESUE, écrivain arabe, auteur d'*Opera medica* (éd. Venise, 1581, p. 85, col. 1). Les meilleurs mss. de Marcus sont à la Bibliothèque nationale, lat. 7156 et 7158. (Cf. Max JAHNS, *Geschichte der wissenschaften in Deutschland.* München, 1889, in-8°, t. I, p. 156.)

(2) De même, sur les navires arabes, il y avait des *kirbe*, sorte d'obus remplis de matières inflammables ou détonantes dont les étroites ouvertures laissaient passer les mèches incendiaires. (SCHLUMBERGER, *Un Empereur byzantin*, p. 55.)

(3) CONSTANTIN PORPHYROGÉNÈTE, *De Cerimoniis Aulæ*, liv. II, p. 45.

(4) Ibn HAMDIS, *la Sicile vaincue*, extraits par Michel AMARI, *Biblioteca Arabo-Sicula,* t. II, p. 355 et *passim.* — On se fera une idée de l'usage des projectiles incendiaires, quand on saura qu'un incendie en 1069 ne

Oh ! alors, qu'il y a loin des coquets bateaux-poste qui transportaient le long du Pô Sidoine Apollinaire et Théodoric (1) à ces monstres effrayants du IXe siècle, hérissés de machines, fumants, haletants, secoués par les détonations ! Les dromons sont devenus des vaisseaux de premier rang, les vaisseaux de ligne par excellence. Leurs deux étages de rames, à vingt-cinq avirons par bande, exigent un effectif de deux cents rameurs (2) ; avec les soldats cuirassés qui défendent la rambade de proue et le château de bois du milieu du pont, avec les siphoneurs attachés au service des trois tubes à feu, les archers, les servants des catapultes, l'équipage atteint trois cents hommes. A bord, tout un arsenal de machines de jet, tout un appareil de siège, des mâts (3) formant pont-levis qui s'abattent sur les remparts, de lourdes masses qui tombent des antennes et « crèvent les entrailles de l'ennemi (4) », n'excluent pas les armes primitives, les épieux, les javelots, les fauchards dont on tranche voiles et cordages, les tarières emmanchées qui ouvrent dans les œuvres vives des voies d'eau.

Derrière chaque dromon, voguent ses deux matelots, les *ouzies* originaires de la mer Noire, puis les pamphyles qui doivent leur nom à un rivage de l'Asie Mineure. Des bâtiments agiles, les *chats*, éclairent la marche de la flotte ; et les *chélandes,* ainsi appelées à cause de leur lenteur de « tortues », suivent en traînards, bien qu'elles soient équi-

détruisit pas moins de vingt mille pots à feu dans l'arsenal du Caire. (MAKRIZI, *Kitâb-el-Mowâiz,* Livre des avertissements et des sujets de réflexion, t. I, p. 424.)

(1) Cf. les exemples cités par DU CANGE, *Glossarium mediæ et infimæ latinitatis*, au mot *dromones.*

(2) LÉON LE PHILOSOPHE, *Tactica,* liv. XIX, art. 4, 8, 9. Cf. JAL, *Archéologie navale*, t. I, p. 242.

(3) CONSTANTIN PORPHYROGÉNÈTE (*De Cerimoniis Aulæ*, lib. II, p. 45, t. I, p. 670) donne les détails les plus précis sur l'armement d'un dromon, dont il porte l'équipage à 230 rameurs et 70 soldats.

(4) 'Ibn HAMDIS, dans AMARI, *Bibl. Arabo-Sicula*, t. II, p. 403.

pées, comme les navires de seconde ligne, de cent à cent cinquante hommes (1).

Organisées en escadres et en divisions, ces flottes demandaient une autre stratégie que les phalanges de front droit et en croissant convexe ou concave, selon que l'on était en forces égales, inférieures ou supérieures, que l'on voulait contenir ou envelopper l'ennemi (2). Au IX[e] siècle, l'ère de progrès, que Théophile avait inaugurée en créant un arsenal, et Basile en établissant une hiérarchie navale, se clôt majestueusement avec la *Naumachie* de Léon le Philosophe. Code des règlements de la marine militaire (3), la *Naumachie* ne comprend pas moins de soixante-quinze articles très substantiels, très détaillés, un peu confus peut-être, se répétant parfois, œuvre didactique du plus haut intérêt néanmoins, qui relie l'antiquité aux temps modernes et marque la phase la plus importante de cette transition. Après l'affirmation imprudente qu'aucun auteur ancien n'a traité de la Naumachie, Léon le Philosophe s'inflige un démenti en utilisant les *Stratagèmes* de Frontin, de Polyénus et de l'empereur Maurice ; il cite tel projectile étrange, des pots remplis de vipères et de scorpions, que préconisait Frontin, comme ayant été employé par Annibal (4). Ce qu'il y a de

(1) Léon le Philosophe, *Tactica*, liv. XIX, art. 10, 74. — Constantin Porphyrogénète, *De Cerimoniis Aulæ*, liv. II, p. 45, t. I, p. 661. — Jal (*Archéologie navale*, t. I, p. 435), frappé d'une certaine consonance entre les ouzies et les huissiers latins, a eu tort d'assimiler les ouzies aux grandes galères-transports qu'étaient les huissiers.

(2) Petit traité de stratégie navale, en grec, du V[e] ou du VI[e] siècle, publié par K. Mueller, *Eine griechische Schrift über Seekrieg*. Würzburg, 1882, in-8°, — traduit par Fr. Corazzini, *Sulla tattica navale*. Livorno, 1882, in-8°, — analysé par Jurien de La Gravière, *la Marine des Byzantins*, dans la *Revue des Deux Mondes*, 1[er] septembre 1884, p. 130, etc.

(3) Léon le Philosophe, Περὶ Ναυμαχίας. *Naumachie*, titre XIX des *Tactiques*, imprimée dans Migne, *Patrologia Græca*, t. CVII, col. 990-1014, — complétée dans Fabricius, *Bibliotheca Græca*, t. VII (1801), p. 707-713.

(4) Cf. l'art. 53 et Frontin, *Strategematicon*, liv. IV, chap. VII, n° 10. — Végèce, *De re militari*, liv. IV. — Polyænus, Στρατηγήματα, éd. Joh. Melber et Woelfflin, dans la collection Teubner, p. XI.

nouveau, ce qui constitue un progrès marqué dans la tactique, provient des rapports des stratèges sur les usages maritimes de l'époque. Les signaux, par exemple, ne se font plus de la façon sommaire d'antan, en agitant des toiles blanches, un miroir, une épée nue (1). Des flammes de couleur aux combinaisons variées, les différentes positions de la bannière indiquent s'il faut engager ou quitter le combat, cerner l'adversaire, secourir une division qui fléchit, forcer ou ralentir la marche... Comme ordre de bataille, ne figurent plus seulement les formations en masse profonde, mais des ordres de front sur une seule ligne pour une charge rapide, des feintes qui déroutent ou divisent les ennemis, des mouvements tournants irrésistibles.

En dépit de la réglementation sévère des moindres devoirs de chacun, la *Naumachie* porte en elle les principes de la décadence maritime qui ira en s'aggravant depuis le xe siècle. L'ordre énervant de n'attaquer que dans certaines conditions, à forces égales ou supérieures et loin des rivages amis, était un manque de confiance en soi (2). Il laissait toute latitude à la fougue des corsaires arabes, dont les attaques impétueuses, au son des nacaires et des tambourins, en agitant l'étendard noué à la lance du Prophète, triomphèrent maintes fois de la discipline grecque ; et le drongaire vaincu méditait sur sa défaite en copiant dans les prisons des émirs quelque traité de haute philosophie (3).

Mais à quoi bon, direz-vous, cette digression sur la marine

(1) Cf. le texte grec du vie siècle déjà cité dans K. Mueller, *Eine griechische Schrift über Seekrieg*, passim ; — et aussi les Στρατηγικά, xiii, de l'empereur Maurice, publiés par Jean Scheffer, à la suite des Τακτικά d'Arrien, avec traduction latine. Upsal, 1664, in-8° : un extrait s'en trouve dans Jal, *Archéologie navale*, t. I, p. 232-235.

(2) Art. 66 de la *Naumachie*.

(3) Ainsi le manuscrit grec 497 de la Bibliothèque nationale, contenant les Homélies grecques de saint Basile, est de la main du drongaire Nicétas : vaincu à la bataille navale du Détroit (965), Nicétas était détenu depuis cinq ans dans les prisons de Mehdiah.

byzantine? *Et nunc erudimini*. Cette civilisation ne s'éteignit point au seuil du monde occidental. Au temps de son expansion radieuse, pendant deux siècles, elle fut le phare vers lequel s'orientèrent toutes les nations maritimes. A travers nos chansons de gestes, en apparaissent des reflets affaiblis, rapportés de Constantinople par les navires français qui voguaient côte à côte avec les carabes russes et les chélandes impériales (1) sous les plis rouges de l'étendard de guerre. Au temps de la renaissance artistique et surtout architectonique, qui se produisit en France sous des influences byzantines, des termes néo-grecs se glissent dans notre vocabulaire nautique pour désigner la flotte *l'estoire* (2), les cales de construction *l'eschar* (3), les agrès *la sarcia* (4), et certains navires, *chalands, chats*, *pamphyles*. Au renégat qui commandait souvent les escadres musulmanes, on conserve l'épithète de *margari* (5).

Nous eûmes des *cartulaires* sur nos côtes, des *comites* sur nos galères, des *dromons* dans nos arsenaux. Mais ces cartu-

(1) En juillet 968 par exemple, une flotte byzantine comprend 24 chélandes impériales, 2 navires russes et 2 français. (Liudprand, *Legatio*, dans les *Mon. Germ. hist.*, t. III, p. 362.)

(2) De στόλος, « la flotte », qui a donné *ustûl* en arabe, *stolus, stolium, stuolo, estoire* dans le bas latin et dans les langues romanes. (Du Cange, *Gloss. med. Latin*, art. stolus. — Godefroy, *Dict. de l'ancienne langue française*, art. estoire. — Heyck, *Genua und seine Marine*, p. 113.)

(3) De σχάριον, « cale déclive ». (Du Cange, *Gloss. med. Græcit.*); en latin *scare* en italien, en provençal *eschar* (Archivio segreto du Vatican, reg. 433, fol. 101 v°, et reg. 28, fol. 37 des *Introitus et exitus Cameræ*). — Cf. mon article sur une *escadre franco-papale* (1318-1320), dans les *Mélanges d'archéologie et d'histoire*, publiés par l'École de Rome, t. XIII (1893), tirage à part, p. 11.

(4) D'ἐξαρτήσις, « les agrès », d'où les mots romans *ansartia, xartia, sartia*.

(5) De μαγαρίτης, « apostat ». (Du Cange, *Gloss. med. Græcit.*) La *Chanson de Roland* (éd. Müller, v. 955) parle d'un *margariz de Sibilie*. Cf. aussi Philippe Mouskès, *Chronique*, éd. Reiffenberg, t. II, p. 26, 418. — Des *cartulaires*, sur les côtes du Languedoc, tenaient registre des articles soumis aux droits d'entrée ou de sortie du royaume. (*Ordonnances*, t. III, p. 254.) — *Paramessal*, la « carlingue » provençale, viendrait aussi du grec παρα, μήσος. (Jal, *Archéol. nav.*, t. II, p. 57.)

laires tiennent les registres de la douane, et non plus de l'inscription maritime. Les comites, de chefs d'escadre, sont tombés au rang de chefs de chiourme. Les dromons sont devenus, au contresens du mot, de lourds voiliers. Ces navires ont produit une telle impression sur les Occidentaux que le pape Jean VIII en fait construire plusieurs à Civita-Vecchia (877) (1), qu'un lexicographe anglo-saxon du x[e] siècle essaie de les dépeindre en les traduisant par *aesc* « navire rapide (2) » et qu'un trouvère français leur donne trente pieds de long (3), piètre mesure pour les géants des mers orientales. En fait de dromons, nos constructeurs ne connaissent que de grandes nefs (4) démunies de l'arme terrible des pyrophores, du feu grégeois dont ils n'ont jamais percé le secret et que notre Ives de Chartres croyait fabriqué avec de la résine et de la graisse.

De la stratégie byzantine, nous avions recueilli des mots, un peu comme les enfants, sans en pénétrer l'esprit. A plusieurs siècles de distance et par des voies diverses, d'autres élèves des mêmes maîtres allaient nous en révéler le sens : ce furent les Normands, puis les Génois.

(1) Lettre de Jean VIII à Angelberge dans le *Decretum* d'Ives de Chartres, liv. X, chap. LXIX.

(2) Publié, pour la partie nautique, et commenté par JAL, *Archéologie navale*, t. I, p. 160.

(3) Roman de *Blanchandin* et *Chanson de Roland*, CXVII, cité dans GODEFROY, *Dict. de l'ancienne langue*, art. dromon.

(4) Philippe le Long fait construire à Rouen des « naves et dromones » en 1318. (Bibl. nat., ms. lat. 9069, p. 989.) — « Quandam magnam navem de Janua vulgariter vocatam dromund », dit Édouard II dans une réclamation à Philippe le Long, 17 avril 1317. (RYMER, *Fœdera*, t. II, 1[re] part., p. 97.) — Cf. aussi la *Chronique* rimée de Geffroy de Paris, vers 7613 (*Historiens de France*, t. XXII, p. 163), et le *De itinere regis Richardi*, dit de G. DE VINSAUF, liv. I, chap. XXXIV.

LES NORMANDS

I

LES VIKINGS.

Les descendants de Charlemagne payèrent la rançon de sa gloire au profit des peuplades indomptées du Danemark et de la Norvège.

Un climat dur, mais sain, des eaux fluviales chargées de fer, utilisées comme boisson, les brumes des montagnes et les embruns de la mer, toutes les forces de la nature avaient contribué à former des Scandinaves une race rude et énergique. Mais le maigre produit de la terre sous un ciel peu clément obligeait un grand nombre d'entre eux à émigrer (1).

Ils partaient, emportant de la maison paternelle les piliers à tête de Thor ou d'Odin du siège domestique. En vue de quelque côte déserte, ils laissaient flotter au gré des courants ces images sacrées du foyer; où le destin les faisait échouer, ils s'installaient. La prise de possession du sol avait lieu

(1) Depping, *Histoire des expéditions maritimes des Normands et de leur établissement en France au xe siècle.* Paris, 1843, in-8°, p. 10 et suivantes. — Johannes Steenstrup, *Études préliminaires pour servir à l'histoire des Normands et de leurs invasions,* dans le *Bulletin de la Société des Antiquaires de Normandie,* t. X (1882), p. 185-418.

avec les solennités habituelles aux sociétés primitives; des enceintes de bûchers, une hache fichée en terre en étaient les indices visibles, et la grande salle, le sanctuaire, s'érigeaient sur les fragments apportés de la mère-patrie (1). Dès le VIII[e] siècle, les Norvégiens colonisaient l'île de Man (2), les Féroé et les Orcades; en 874, ils peuplaient l'Islande; dans l'ouest, ils rencontraient le Groenland; ils découvraient en l'an mil le Vinland (3), le pays des vignes sauvages, c'est-à-dire l'Amérique! Et l'on prétend avoir retrouvé au Fall River, dans le Massachusetts, le squelette, encore revêtu de son armure, de l'un des leurs (4).

Vers le midi ils s'enfonçaient dans les fleuves qui débouchent dans la Baltique, fondaient des principautés à Kiew et Novogorod et descendaient jusqu'à Constantinople.

La France, l'Angleterre et l'Espagne apprenaient en même temps à les redouter, et les Maures de la Méditerranée à compter avec eux. Ces Scandinaves, qui se lançaient hardiment du fond de leurs fiords à la poursuite de la baleine et des grands cétacés sur des barques légères, ne reculaient point devant la chasse de l'homme. Une religion barbare les excitait à la guerre, promettant aux braves le séjour bienheureux du Valhalla. « Va, mon fils, disait-elle au noble iarl, monte sur un cheval fougueux pour te précipiter dans la mêlée poudreuse. Les nobles ne doivent songer qu'à brandir le glaive, qu'à fendre en bateau les flots de la mer (5). » Séduite par la vie d'aventure des héros dont les scaldes chantaient les exploits, plus d'une femme se rangea

(1) *Landnama bok*, « livre de la prise de possession du sol », et *Eyrbyggia saga*, chap. VIII, cités apud A. GEFFROY, *l'Islande avant le Christianisme*. Paris, 1897, in-12, p. 13, 24 et suivantes.

(2) MUNCH, *Chronica regum Manniæ et insularum*. Christiania, 1860, in-4°.

(3) RAFN, *Antiquitates Americanæ, sive scriptores septentrionales rerum ante-columbianarum in America*. Hafniæ, 1837.

(4) SMITH, *Société des Antiquaires du Nord*, 1845-1849, p. 101.

(5) *Rigsmal*, poème de l'*Edda*, cité par DEPPING, p. 12.

parmi eux : telle de ces « vierges au bouclier », *skjoldmær,* commanda une troupe de marins (1). Le métier (2) de pirate devint un métier de roi; pirate eut pour synonyme viking ou « roi de la mer » (3). Les petits souverains scandinaves, gênés dans leur indépendance par les empiètements d'un prince puissant qui tendait à la royauté absolue, fuyaient le servage, lui préférant l'exil avec la liberté; ils s'embarquaient sur des flottes, qu'ils tenaient à honneur de commander eux-mêmes. Tel était, chez les Normands, le sentiment de l'indépendance, qu'ils répondaient à une question des Francs : « Nous n'avons pas de chef, nous sommes tous égaux (4). » En réalité, les soldats ou champions étaient des hommes libres d'une classe supérieure à celle des marins, qui n'étaient que des paysans.

L'exode des vikings commence avec le grand mouvement de centralisation monarchique qui se produisit simultanément en Suède, en Norvège et en Danemark au milieu du IXe siècle (5). Ce qu'Halfdan le Noir demandait à ses sujets se bornait pourtant au minimum des obligations imposables, j'entends le concours de tous à la défense du pays, comme on le voit formuler un siècle plus tard par le *Gulathing* de 940. Aussitôt que la flèche de guerre avait circulé de district en district, que les feux de signal avaient couru de colline en colline depuis le sud du pays jusqu'au point septentrional

(1) DEPPING, p. 31. — STEENSTRUP, p. 317.

(2) Tout prince qui conduisait une expédition maritime était appelé roi. (SNORRO, *Olafs saga*, ch. IV. — DEPPING, p. 19, n. 1.)

(3) Voyez les exemples donnés par DU CANGE, *Glossarium mediæ et infimæ latinitatis*, art. archipirata : « Archipirata, yldest vicing, id est pirata præcipuus. » (*Glossar. Saxonic. Ælfrici*) : « Archipirata, id est princeps. » — Cf. aussi RICHER, éd. Guadet, t. II, p. 308.

(4) DUDON, éd. Lair, p. 154. — STEENSTRUP, p. 326.

(5) Au temps d'Halfdan le Noir, roi de Norvège (841-863). (Cf. le *Gulathing* de 940, titre I, dernier chapitre.) — De Gorm l'Ancien, roi de Danemark (860-935), et d'Ingiald, roi de Suède. (Cf. SNORRO STURLESON, *Ynglinga saga,* apud GEFFROY, *l'Islande,* p. 15-16.)

du Halogoland et transmis en sept nuits la nouvelle d'une invasion, les districts maritimes, *skipreida*, armaient les vaisseaux de leur contingent et renforçaient la flotte royale d'un effectif qui pouvait s'élever à 292 bâtiments. Les gens des côtes contribuaient de leur argent ou de leur personne à la construction et à l'entretien des vaisseaux de guerre locaux, qu'on rangeait en temps de paix sous un abri et dont on remisait les voiles, à l'époque chrétienne, dans une église (1). Assujettis à une véritable conscription maritime et à un dénombrement des personnes imposables, ils devaient fournir les rameurs et le cuisinier du bord avec des flèches et des vivres (2).

Lisez cette description, aux couleurs si vives qu'on pourrait lui donner pour cadre, au lieu des rivages désolés de l'Islande, quelque île riante de l'Archipel (3). « Sur les vaisseaux, le bouclier touche le bouclier, et sur le premier de tous, il y a un homme debout près du mât, à la casaque de soie et au casque doré, les cheveux longs et clairs. Il tient à la main une lance incrustée d'or (4). » Le nom même de certain navire, *l'Ellide*, ne contribue-t-il

(1) Est-ce à cette coutume qu'il faut attribuer la présence des *Pierres du soleil* ou *de route* (Leidarstein) dans les églises de Norvège et d'Islande aux XIIIe et XIVe siècles. Les Pierres du soleil, nous le verrons, tinrent lieu de boussoles. (THORODDSEN, *Geschichte der islandischen Geographie*, trad. August Gebhardt. Leipzig, 1897, in-8°, t. I, p. 51, n. 2.)

(2) *Gulathing* de 940, rédigé sous le règne d'Hakon Adhalsteinfostri, roi de Norvège (935-961), liv. XII, ch. I-XV, — analysé par PARDESSUS, *Lois maritimes*, t. III, p. 11-19. — *Heims-Kringla*, liv. I, p. 146 : Saga af Hakonar Goda.

(3) Dès le milieu du IXe siècle, les princes scandinaves de Russie avaient été en contact avec Constantinople, qu'ils attaquèrent plusieurs fois, de 860 à 971. Depuis le règne de Romain III Argyre (1020-1034), le corps scandinave si connu sous le nom de Varègues fut entretenu d'une manière permanente par les basiles. (CEDRENUS, Σύνοψις ἱστοριῶν, éd. de Venise, liv. II, p. 575. — *Laxdaela saga*, ch. LXXIII; cités par P. RIANT, *Expéditions et pèlerinages des Scandinaves en Terre Sainte au temps des Croisades*. Paris, 1865, in-8°, p. 97.)

(4) *La Saga de Nial*, traduite par Rodolphe DARESTE, dans les *Annales du Musée Guimet*. Paris, 1896, in-18, p. 155.

point, par sa tournure hellénique, à achever l'illusion (1).

A bord des vaisseaux des vikings, au xe siècle plus qu'au ixe siècle, règne un luxe insolent, fruit des rapines et des pillages (2). Les flancs étincellent de couleurs éclatantes; la voile est parfois de soie pourpre, les agrès de cuir tressé et teint en rouge; à la pointe du mât, de petits dauphins d'ambre ou d'or, des oiseaux, des girouettes dorées indiquent la direction du vent. Sur la poupe des navires du roi Kanut, des statues de métal argenté répercutent par tout l'Océan les rayons du soleil. La proue, bardée de plaques d'airain et terminée par un éperon qui se relie à la ceinture de fer du navire (3), est couronnée d'une tête sculptée de dragon ou de serpent, insigne des principaux chefs. Mais la gueule du reptile n'écume plus de cette bave incendiaire que projetaient les siphons byzantins; elle ne gronde plus des détonations qui secouaient les protômes des dromons. L'imitation maladroite, si toutefois il y a eu imitation et non création spontanée, s'est arrêtée à la surface : tel un sauvage imagine ou



AVANT D'UN VAISSEAU SERPENT OU ESNÈQUE.

D'après la tapisserie de Bayeux.

(1) *La Saga de Fridthjof le Hardi,* trad. en français par Jules Leclercq, dans la *Revue britannique,* mai 1893, p. 51.

(2) Pour l'aménagement et le luxe des vaisseaux scandinaves, voyez le *Mémoire* de Jal sur les navires des Normands, *Archéologie navale,* t. I, p. 121. — Riant, *Expéditions et pélerinages des Scandinaves,* p. 52 : On mettait deux ou trois hivers à armer les Snekkjur qui, au xie siècle, portaient les pélerins en Terre Sainte.

(3) Voyez les gravures de Strutt sur les antiquités maritimes de l'Angleterre reproduites par Jal, *Archéologie navale,* t. I, p. 142.

reproduit grossièrement l'arme perfectionnée d'un blanc.

Déjà, Tacite parlait avec admiration des navires des Suiones, dont les extrémités, taillées toutes deux en forme de proue, sont toujours parées pour l'attaque; les rames jouent librement sur le plat-bord, et il suffit, pour marcher dans un sens ou dans l'autre, de les transporter en avant ou en arrière du tolet qui leur sert de point d'appui (1). Cette description convient aux bâtiments que les indigènes se sont plu à tracer sur les rochers des côtes de Suède, en mémoire peut-être de quelque victoire navale (2), à une époque imprécise, que certains savants reculent jusqu'à l'âge de bronze (3).

Elle convient partiellement aux navires qui servaient de sépultures aux vikings.

C'était, en effet, la coutume de brûler en mer ou d'ensevelir les chefs illustres dans leurs bateaux de guerre (4) avec leurs destriers de bataille. En 1880, on exhumait, à Gokstad près de la côte occidentale du golfe de Christiania, un bâtiment de seize avirons par bande, contenant un squelette d'homme, ses armes et les os de deux chevaux : il remonte vraisemblablement à l'époque où les Norvégiens étaient encore païens, aux grandes pirateries du IXe siècle. Long de 22 mètres 76, large de 5 au maître-bau, profond de 1 mètre 75, il avait un déplacement de trente tonneaux et un équipage d'une quarantaine d'hommes. Son bordage de planches de chênes se relevait fortement aux deux extrémités. Au listel percé de trous qui couronnait le plat-bord,

(1) Tacite, *De moribus Germanorum*, chap. xliv : *Historiæ*, liv. V, p. 23.

(2) Depping, *ouv. cité*, p. 42-44.

(3) O. Montelius, *The civilization of Schweden in Heathen Times*, trad. Woods. London, 1888.

(4) Werlauff, *Mémoire sur la coutume des Scandinaves de brûler ou d'ensevelir les morts*, dans les *Antiquariske Annaler*. Copenhague, 1827, t. IV, p. 275. — Loi de Frode le Pacifique, citée par Steenstrup, *ouv. cité*, p. 325.

on attachait le bas de la tente, soutenue d'autre part par trois supports sculptés, qui s'élevaient à plus de deux mètres au-dessus du plancher, dans l'axe du bâtiment. Les traverses, sous lesquelles on circulait à l'aise, portaient la vergue et la voile qu'on carguait au moment du combat ou pendant la nage contre le vent. Le mât, maintenu par des haubans et des étais, avait une voile carrée, primitivement tissue de laine ou faite de peaux. A tribord arrière, un gouvernail d'une seule pièce, manœuvré au moyen d'une mèche longue et mince, trempait dans la mer un large safran. Les avirons, qui ne reposaient pas sur le plat-bord comme jadis, passaient par des trous pratiqués dans le bordage à 0 mètre 47 au-dessus de l'eau. Un ingénieux système de planchettes, glissant sur des rainures, fermait les ouvertures quand il y avait lieu (1). Il n'y avait pas moins de trois barques pour le service du bord. On retrouva parmi leurs débris les restes du siège sculpté, d'où le chef commandait la manœuvre (2).

C'est là une de ces longues nefs que les Scandinaves menèrent aux plus lointains rivages, navires d'une structure si solide que les Norvégiens en ont conservé les formes générales pour leurs bateaux : proue surélevée, mât trapu chargé d'une vergue énorme, il ne manque au navire moderne, pour ressembler complètement à la longue nef, que

(1) Nicolaysen, *Langskibet fra Gokstad — the viking ship from Gokstad.* Kristiania, 1882, in-4°, 1 carte, 10 gravures, danois et anglais. — N.-E. Tuxen, ancien directeur des constructions navales du Danemark, *les Longues Nefs de l'ancienne marine septentrionale,* traduction Beauvois, dans les *Mémoires des Antiquaires du Nord,* 1887, p. 277-296.

(2) M. George H. Boehmer a donné dans une série de gravures toutes les circonstances de cette belle découverte, la coupe du tumulus funéraire, la mise à jour du bâtiment, sa reconstitution, les motifs sculpturaux des œuvres mortes et la disposition du gouvernail. (*Prehistorical naval architecture of the north of Europe*, dans l'*Annual report of the board of regents of the Smithsonian Institution,* 30 juin 1891. Washington, 1892, in-8°, p. 618 et suiv.)

l'appareil des rames (1). Les bancs des rameurs tenaient toute la largeur de la longue nef et portaient jusqu'à huit hommes : l'intervalle entre deux bancs, correspondant à une paire de rames, s'appelait *rum* (2) ; plus d'une fois, les sagas évaluent par rums la force d'un bâtiment, sans spécifier autrement le nombre d'hommes casés dans chaque compartiment. En moyenne, les vaisseaux de guerre avaient quarante hommes d'équipage ; le bâtiment de Gokstad peut servir de modèle dans l'espèce (3).

Il y avait différentes sortes de longues nefs : l'escute, *skuta*, au bas de l'échelle (4) ; l'*ask* ou le *skeid*, qu'un auteur du x° siècle assimile à la trière latine (5) et avec raison, un skeid eut jusqu'à soixante-quatre rames et deux cent quarante hommes d'équipage (6) ; le dragon, *dreki*, construit de telle sorte qu'il figurait l'animal fabuleux, la tête à l'avant et la queue à l'arrière (7) ; enfin, les vaisseaux-serpents, les fameux *snekkjur* chantés par les scaldes, admirés par l'empereur Alexis Comnène (8) et

(1) Louis DE TURENNE, *Sur les côtes de Norvège,* dans la *Revue britannique,* 1893, n° 2, p. 367.

(2) Cf. les exemples cités par CLEASBY-VIGFUSSON, *An Icelandic-english dictionary.* Oxford, 1874, in-4°, art. rum 4.

(3) C'est ce qui résulte des savantes recherches de Johannes STEENSTRUP (*Études préliminaires pour servir à l'histoire des Normands et de leurs invasions,* dans le *Bulletin de la Société des antiquaires de Normandie,* t. X, p. 393-396.)

(4) *Olaf Trygvason Saga,* chap. LXXXIII, XLI. (Cf. BOEHMER, *Prehistorical naval architecture,* p. 589-592 : le busse dont il parle n'était pas particulier aux Normands, mais à tous les riverains de la mer du Nord et bientôt de la Méditerranée.)

(5) Skeid; anglo-saxon « scaegdh trieris ». (Dictionnaire latin-anglo-saxon du x° siècle : JAL, *Archéologie navale,* t. I, p. 160, 167.)

(6) *Olaf Trygvason Saga,* chap. CV. (Cf. NICOLAYSEN, *ouv. cité,* p. 231, 414.)

(7) *Olaf Trygvason Saga,* chap. LXXXV ; *Magnus the Good's Saga,* chap. XX. (Cf. BOEHMER, *ouv. cité,* p. 591.) — L'évangéliaire de Henri III (1039), à la Bibliothèque de Brême, représente un navire terminé à l'avant par une gueule béante de chien. Parmi les passagers, il y a deux saints dont l'auréole semble illuminer l'horizon.

(8) Snekkjur, lat. Hisnacchi, Snekki, franc. Esnèque. — Sur leur cons-

brodés sur la tapisserie de Bayeux (1). Les emblèmes de l'étrave étaient mobiles, la législation païenne prescrivant de retirer tout visage hideux, toute gueule béante qui pût effrayer les génies tutélaires d'une contrée amie (2). Dans ce cas, l'équipage hissait souvent un bouclier au faîte du mât en signe de paix (3).

Mais les vikings n'eurent point des attentions aussi délicates lors de leurs incursions en France (4). Un historien des cloîtres, en un tableau saisissant, peint l'arrivée de ces bêtes sauvages émergeant d'une forêt de mâts (5). Sur leur férocité, les chroniqueurs français (6), anglais, espagnols ne tarissent pas : s'il est une gradation dans la cruauté, les Norvégiens l'emportaient encore sur les Danois (7). Des sacrifices humains, au départ, leur avaient rendu propice Thor, le dieu du tonnerre, et Odin, le protecteur suprême des marins. C'était la préface de leurs sanglantes entreprises. Dans l'espèce, les Norvégiens vinrent assez peu en

truction, cf. *Scriptores soc. litt. Island.*, t. VI, p. 134; cités par RIANT, *Expéditions des Scandinaves*, p. 52. — *Encomium Emmæ*, dans les *Scriptores rerum Danicarum*, t. I, p. 476.

(1) La tapisserie de Bayeux, attribuée à la reine Mathilde, représente le départ de Guillaume le Conquérant pour l'Angleterre. Elle a été reproduite par MONTFAUCON (*les Monumens de la monarchie françoise*. Paris, 1729, in-fol. t. I, p. 376), et en dernier lieu par M. Jules COMTE (*la Tapisserie de Bayeux*, reproduction d'après nature en 79 planches phototypographiques. Paris, 1879, in-4°).

(2) Législation d'Ulfliot en Islande. (GEFFROY, *l'Islande avant le Christianisme*, p. 34, d'après le *Landnama bok*, 4e partie, ch. VII.)

(3) SAXO GRAMMATICUS, éd. Müller, p. 116, 238. — Orderic VITAL, t. IV, p. 30.

(4) Dans la tapisserie de Bayeux, les esnèques conservent encore leurs têtes de serpents ou de dragons. Cf. la gravure ci-dessus.

(5) *Miracula S. Richarii*, liv. II, chap. I, dans les *Acta Sanctorum ordinis S. Benedicti*, t. I.

(6) DUDON DE S. QUENTIN, *De moribus et actis primorum Normanniæ ducum*, éd. Lair, dans les *Mém. de la Soc. des Antiq. de Normandie*, t. XXIII, p. 277. — MABILLON, *Annales ord. s. Benedicti*, t. III, p. 655. — Cf. DOZY, *Recherches sur l'histoire et la littérature de l'Espagne*, t. II, p. 286-300. — FLOREZ, *España Sagrada*, t. XVIII, p. 74.

(7) Guillaume DE MALMESBURY, *Gesta regum Anglorum*.

Neustrie. Les Normands qui s'y établirent considéraient le Danemark comme leur patrie d'origine (1).

Ne croyez point que ces barbares fussent dénués de toute stratégie. Leur esprit, fertile en ruses de guerre, savait, au contraire, tirer parti des moindres circonstances pour favoriser une surprise. Masquée, la nuit, derrière quelque cap, leur flotte surgissait soudain au lever du jour devant une ville encore endormie; ou bien, par un clair de lune, les troupes de débarquement s'avançaient à marches forcées sur l'ennemi. Dans l'art des sièges, les Normands étaient passés maîtres, trompant les assiégés par quelque stratagème, enterrement simulé ou faux départ (2). Leur flotte leur servait toujours de quartier général; ils la traînaient, au besoin, d'une rivière à l'autre, sur un parcours de plusieurs lieues, car ces athlètes étaient aussi hauts et forts que légers et adroits. La flotte n'était, au début, que l'auxiliaire de l'armée, elle n'eut point à engager les combats terribles qui illustrèrent les vikings du Xe siècle. Et quand elle se trouva en conflit avec les vaisseaux du roi Alfred ou des Frisons, elle fut souvent battue (3). Mais elle remplissait admirablement le rôle d'éclaireur.

Les Normands savaient se renseigner sur l'adversaire et choisir, après une série de reconnaissances préliminaires, le but de leurs dévastations. C'est ainsi que la France devint pour eux une terre de prédilection, dès que la mort de Louis le Débonnaire mit aux prises ses trois fils.

Jusque-là, le prestige qui s'attachait au titre d'empereur avait été la seule sauvegarde de Louis le Débonnaire; toutes les mesures de défense étaient tombées en désuétude, et le roi de Danemark lui-même, Oric, faisait en quelque sorte la police de nos côtes en châtiant les pirates coupables d'in-

(1) Steenstrup, *Etudes préliminaires*, p. 216-231, 296, 411.
(2) Cf. les textes réunis par Steenstrup, *ouv. cité*, p. 405.
(3) Steenstrup, p. 308.

cursions sur les terres impériales (1). En 841, ses bonnes dispositions disparurent. Les pillards eurent toute latitude d'exercer leurs ravages, tandis que les trois fils de Louis, armés les uns contre les autres, allaient se livrer la bataille de Fontenoy. Du 14 au 24 mai, le pirate Oscher pillait les bords de la Seine, Fontenelle, Jumièges, Rouen (2), ouvrant la série des incursions périodiques des Normands.

A les raconter, je ne m'attarderai pas longtemps. D'autres ont reconstitué avant moi ces lugubres annales, où l'on chercherait vainement à glaner quelque action glorieuse à l'actif de nos marins. Détrempé par les guerres civiles, le courage, chose inouïe, semble avoir disparu presque partout de la terre de France, où pendant un demi-siècle les ruines s'accumulent.

842. Quentovic, célèbre pour son commerce et dotée d'un atelier monétaire, est à jamais ruinée (3), Amboise brûlée pendant que ses habitants attendent les envahisseurs sur une autre route (4); Marmoutier est battu en brèche (5).

Le 24 juin 843, les Nantais, faute de garder leurs murailles, sont surpris par une nouvelle flotte, appelée peut-être par un des leurs, Lambert, que le roi a frustré du comté de Nantes. Dans l'église Saint-Pierre-Saint-Pol, ils se laissent égorger; l'évêque Gunhard tombe frappé à mort près de l'autel de gauche. Si grand est le butin que les Norvégiens ne peuvent s'entendre pour le partager : pendant qu'ils se battent dans l'île d'Her ou Noirmoutiers (6),

(1) *Annales de S. Bertin*, ann. 838, éd. Dehaisne pour la Société de l'Histoire de France. Paris, 1871, in-8°, p. 27.

(2) *Ibidem*, ann. 841. — *Fragmenta Chronici Fontanellensis*, dans les *Mon. Germ. hist.*, t. II, p. 301.

(3) Boucher, *Recherches sur l'ancien port de Quentovic*. Paris, 1831.

(4) *Gesta dominorum Ambasiensium*.

(5) *De Gestis consulum Andegavensium*.

(6) *Chronicon Nannetense*, éd. Merlet, p. 14. — Les assaillants auraient été des Norvégiens de Westfold, « Westfaldingis », suivant une chronique. (Cf. Depping, *ouv. cité*, p. 102, n. 1.)

leurs prisonniers s'évadent. Un échec à la Corogne infligé par les montagnards de Ramire, roi des Asturies, n'empêcha pas les Normands, les Mages comme on les appelait chez les musulmans, d'insulter Lisbonne et d'occuper Séville le 1er octobre 844 (1). Ils délogèrent à l'approche de quinze vaisseaux ennemis. L'émir Abdérame II, aussitôt après leur départ, s'empressa d'organiser un arsenal bien muni de vaisseaux, de machines de guerre et de naphte et d'enrôler, avec des appointements élevés, des marins andalous. Aussi les mages, quatorze ans plus tard, trouvèrent à qui parler; des vaisseaux musulmans étaient en croisière depuis les frontières de France jusqu'à l'extrémité de la Galice.

Quel contraste entre l'ingénieuse prévoyance de l'émir et la mollesse de Charles le Chauve! Les cent vingt voiles de Ragnar ou Régnier, remontant impunément la Seine, pénètrent dans les faubourgs de Paris le jour de Pâques 846 et chargent les belles poutres de sapin enlevées à l'église de Saint-Germain-des-Prés, sans que Charles ose quitter l'enceinte fortifiée de l'abbaye de Saint-Denis (2) et tomber sur des troupes décimées par une cruelle épidémie. Bien mieux, il leur verse comme viatique et rançon sept mille livres (3); c'était une prime à la piraterie.

L'invite fut entendue. Les bandes se multiplièrent. De retour d'Espagne, l'une d'elles s'emparait de Bordeaux (4).

(1) Récits d'Abu-Bekr Mohammed ibn-Omar ibn Abdo'l-Aziz, mort en 977 de notre ère, d'Ibn-Adhari et de Nowairi, dans Dozy, *Recherches sur l'histoire et la littérature de l'Espagne pendant le moyen âge*, 3e éd., 1881, in-8°, Append. XXXIV. — A.-K. Fabricius, *la Première Invasion des Normands dans l'Espagne musulmane en 844*, Congrès des Orientalistes. Lisbonne, 1892, in-8°.

(2) *Annales Xantenses,* dans les *Mon. Germ. hist.*, Scriptores, t. II, p. 228. — *Annales de S. Bertin*, ann. 845. — Aimoin, *Miracula S. Germani,* liv. I, p. 10.

(3) *Vita S. Faronis*, dans les *Acta Sanctorum ordinis S. Benedicti*, t. II, chap. CXXIII.

(4) *Annales de S. Bertin,* ann. 848 et 849.

Roric enlevait la ville de Dorestad pour venger la mort de son frère Hériold, et obtenait ensuite, piquant contraste, d'être investi du commandement de la ville, à charge de protéger contre ses compatriotes les côtes de Frise (1). Son neveu Godefroi, fils de la victime, n'avait pas désarmé. Après quelques ravages en Frise, il entrait le 9 octobre 852 dans la Seine, en compagnie d'un autre chef arrivé peut-être d'Irlande et nommé Sydroc. Ils succédaient à Oscher, revenu l'année précédente poursuivre ses pillages. A la rencontre des deux chefs accoururent Charles le Chauve et Lothaire, dont les armées occupèrent les deux rives du fleuve. Les pirates hivernèrent tranquillement dans l'île d'Oscelle, une des îles voisines de Jeufosse, à un endroit où les hauteurs presque à pic qui bordent la rivière rendaient leur position inattaquable (2). Il fallut traiter avec eux.

Le 18 juillet 855, Sydroc reparaissait sur le théâtre de ses exploits avec Biern, pirate de la Loire, qui construisit un château fort dans l'île d'Oscelle. Ce fut le signal de coups de main ininterrompus. Charles le Chauve se décidait enfin en juillet 858 à opérer une descente dans l'île avec la plus grosse flottille qu'on eût vue depuis longtemps; la flottille tomba aux mains des pirates; lui-même échappa par miracle, son bateau, dont on avait perfidement coupé l'amarre, faillit dériver au milieu des ennemis. Trahi par les partisans de son frère Louis le Germanique, le roi accepta, pour expulser les Normands de la Seine, l'offre de services de leurs compatriotes de la Somme (3). Wéland, chef des nouveaux auxiliaires, investit immédiatement l'île et le

(1) *Annales Fuldenses*, ann. 850.

(2) J. Lair, *les Normands dans l'île d'Oscelle* (855 à 861), extrait des *Mémoires de la Société historique et archéologique de Pontoise et du Vexin*, t. XX, p. 9 à 40, tirage à part, p. 8.

(3) S'agirait-il de ce traité dans une constitution de Charles le Chauve donnée à Quierzy en 861 : « Ad navium compositionem et in Nortmannorum causa... » (Boretius-Krause, n° 274, t. II, p. 301.)

château d'Oscelle à la tête de deux cents navires. Une soixantaine de ses barques remontent l'Epte et, traînées à terre probablement entre Gasny et la Roche (1), à travers le col d'une presqu'île, viennent fermer le blocus en amont de la Seine. Les assiégés affamés composent moyennant six mille livres, ce qui ne les empêche point d'hiverner dans le pays, à Saint-Maur-des-Fossés. Mais Charles le Chauve leur coupa la retraite au moment où leurs barques tentaient de surprendre Meaux et les obligea à capituler au pont de Trilbadou, à une lieue en aval de la ville. Afin de leur fermer désormais la Seine, il commençait en juin 862 le Pont de l'Arche commandé par le château neuf de Pistes (2) et probablement aussi par deux forts élevés aux extrémités du pont (3).

Les travaux furent poussés si mollement que, quatre ans après, les ouvrages de défense n'étaient point terminés. On ne s'étonnera donc pas de voir l'ennemi remonter jusqu'à Saint-Denis et Melun, rançonner le pays et imposer à quatre mille livres pesant d'argent le prix de son départ (4).

La bande des anciens châtelains d'Oscelle était allée s'établir dans les îles de la basse Loire. Depuis l'année 853, une autre troupe était retranchée dans l'île de Biesse près de Nantes. Elle avait voulu se réserver comme un monopole l'exploitation du fleuve, refusant le passage à la flotte de cent barques commandée par Sydroc ou Sidric. Mais après une furieuse attaque des nouveaux arrivants, elle céda et se jeta ensuite sur les côtes du pays de Vannes (5). L'état de guerre permanent qui existait entre le comte de Bretagne, Salomon, et Robert le Fort, comte d'Outre-Maine,

(1) *Annales de S. Bertin*, ann. 861. — Lair, *ouv. cité*, p. 14-17.

(2) *Annales de S. Bertin*, ann. 862. — Lair, *ouv. cité*, p. 19.

(3) *Chronique d'Adon*, ann. 862.

(4) *Annales de S. Bertin*, ann. 866.

(5) *Annales de S. Bertin*, ann. 853. — A. de La Borderie, *Histoire de Bretagne*, t. II, p. 77.

permit aux pirates de s'installer solidement. Le premier ne dédaigna point leurs services pour défendre son indépendance (1), tandis que Robert, leur ennemi acharné, tenta d'arrêter leurs incursions dans les vallées de la Loire. Il surprit un jour leur flottille, qui s'enfuit en laissant douze barques entre ses mains. En juillet 866, il la cernait de nouveau à deux lieues d'Angers : les Normands et les Bretons, leurs alliés, se jetèrent dans une église qu'ils aperçurent au bord de la rivière et qui subsiste encore, c'est l'église de Brissarthe. Investis aussitôt, ils firent à l'improviste une sortie sur les troupes fatiguées de Robert, tuèrent le redoutable chef et son allié Rainulfe, comte d'Aquitaine, et mirent en fuite ses soldats (2).

Hugues l'Abbé, comte de Touraine et d'Anjou, essaya de déloger les Normands de l'île fortifiée où ils entassaient leurs rapines. Il échoua complètement (871) (3). Deux ans après, sa visite lui était rendue : les Normands occupaient sans coup férir la ville d'Angers et installaient à l'abri des hautes murailles romaines de la cité leurs femmes et leurs enfants. Cette fois, Charles le Chauve, effrayé de les voir au cœur du royaume, marcha contre eux; Salomon, comte de Bretagne, s'ébranla aussi; ce fut à lui qu'on dut la reddition de la place. Il suggéra l'idée de détourner la Maine, dans laquelle les barques normandes étaient mouillées (4). C'était enlever aux assiégés toute chance de salut; ils prirent peur, entrèrent en composition, livrèrent la ville et promirent de quitter au printemps les îles de la Loire. Mais leur intervention dans la guerre entre les deux fils de Noménoé,

(1) A. de La Borderie, t. II, p. 88.

(2) *Annales de S. Bertin*, ann. 856. — Brissarthe, Maine-et-Loire, arr. Segré, canton Châteauneuf-sur-Sarthe.

(3) *Ibidem*, ann. 871.

(4) *Ibidem*, ann. 873. — C. Port, *Dictionnaire historique de Maine-et-Loire*, art. Reculée. Le lit artificiel creusé par les Bretons se retrouve dans le canal qui passe à l'ouest de l'île S.-Jean.

successeurs de Salomon, leur servit de prétexte à rester encore.

Loin de tenir la main à l'exécution du traité, Charles le Chauve s'abaissa jusqu'à se soumettre aux conditions draconiennes d'une bande stationnée sur la Seine : il acheta cinq mille livres son départ (877) (1).

En 880, de nouvelles troupes de pirates arrivèrent par les vallées de l'Escaut et de la Somme, ne laissant intact aucun moutier. Mais le 3 août 881, elles furent mises en déroute au combat de Saucourt en Vimeu (2), qui eut un grand retentissement sans avoir été des plus glorieux (3) : les vaincus avaient même failli triompher dans un retour offensif. L'année suivante, ils prenaient une revanche complète en poussant une pointe jusqu'à Reims (4); il fallut financer à nouveau pour obtenir leur retraite (5).

En 885, les Normands tournèrent leurs armes contre la capitale. Exaspérés de l'assassinat de l'un des leurs, Godefroy, ils criaient vengeance. Toutes leurs bandes se donnèrent le même rendez-vous : il en vint du Bessin, de la Loire, de l'Escaut; il en vint même d'Angleterre à la suite d'un échec infligé par les navires garde-côtes du roi Alfred (6). Elles défilèrent devant Rouen qui fut emporté le 25 juillet (7), devant Pontoise qui capitula, et le 25 novembre elles alignèrent leurs sept cents barques sur une longueur de deux lieues en aval de Paris. La Cité, enveloppée d'une enceinte de murailles, barrait le fleuve de ses

(1) *Annales de S. Bertin*, ann. 876, 877. — Capitulaire de Quiersy-sur-Oise, juillet 877.

(2) Hariulf, *Chronique de l'abbaye de S. Riquier*, éd. F. Lot. Paris, 1894, in-8°, p. 143. — *Annales Vedastini*, ann. 881.

(3) F. Lot, *Gormond et Isembard*, dans la *Romania*, t. XXVII, tirage à part, p. 3.

(4) Flodoard, *Historia Remensis ecclesiæ*, éd. Couderc, liv. III, chap. xxiii.

(5) *Annales Vedastini*, ann. 884.

(6) Florent. Wigorn., *Chronicon*, ann. 885.

(7) *Annales Vedastini*, ann. 885.

deux ponts, défendus à leur extrémité par des tours. Et l'évêque Gozlin pas plus que le comte Eudes n'étaient décidés à livrer le passage (1).

Aucune attaque ne réussit contre les tours de la rive droite, ni la sape, ni l'assaut, ni les châteaux roulants qu'on poussait contre les fossés préalablement comblés avec les cadavres des prisonniers. Les brûlots lancés contre le grand pont furent écartés. Seule, la tour de la rive gauche succomba, parce qu'une crue subite l'isola de la cité en emportant le petit pont. La cité repoussa toutes les escalades, et les habitants harcelèrent l'ennemi par de fréquentes sorties, de façon à seconder les troupes de secours amenées par le comte Henri de Saxe, puis par Charles le Gros. Le résultat, après dix mois d'un siège héroïque, fut celui-ci : le stupide monarque, au lieu d'attaquer les assiégeants et d'achever la victoire, paya leur retraite, concédant même ce que les Parisiens avaient refusé, la faculté de remonter la Seine jusqu'en Bourgogne ; Sigefroy, le viking en chef, profita de la permission pour dévaster toute la Champagne.

Cependant, à l'avènement du roi Eudes en 888, la défense commença à s'organiser. Les Normands subirent plusieurs échecs à Montfaucon en Argonne, en Bretagne et devant Saint-Omer (2). Leurs bandes quittèrent même la Bretagne et la Flandre pour guerroyer en Angleterre contre le roi Alfred ; durant quelques années, le pays respira.

Une évolution commençait à s'opérer dans l'esprit des vikings. Frappés de la richesse du sol, beaucoup d'entre eux, et des plus considérables, Wéland, Hastings, Ketil, demandaient le baptême pour se fixer paisiblement en France. Huncdeus se convertit en 896, ce qui ne l'empêcha

(1) Abbon, *Lutetia Parisiorum a Normann. obsessa*, éd. et trad. Taranne. Paris, 1834, in-8°.

(2) *Annales Vedastini*, ann. 888, 891. — *Miracula S. Bertini*, liv. II, chap. VI.

point de se conduire en pillard. Il allait être imité par son neveu Rollon, le fondateur du duché de Normandie.

Proscrit du Danemark (1) pour avoir donné asile à des jeunes gens expulsés du pays en temps de disette, Rollon se trouvait dans la nécessité de se créer une nouvelle patrie. Diverses aventures à Scaney, en Angleterre et en Flandre précédèrent son arrivée en France. Débarqué à Rouen, en 911, dans la petite île de Saint-Martin-de-la-Roquette (2), il s'y établit solidement et fit preuve, dans ses engagements contre les troupes franques, des qualités militaires de sa race. Un jour entre autres, serré de près par la cavalerie franque au moment d'embarquer son butin, il se fait un retranchement des cadavres à demi écorchés des bestiaux qu'il emmène : les chevaux se cabrent devant l'horrible obstacle, et lui se rembarque tranquillement (3).

Au lieu de continuer des efforts superflus pour expulser Rollon, Charles le Simple accepta les faits accomplis : par le traité de Saint-Clair-sur-l'Epte, en 912, il lui concéda toute la partie de la Neustrie qui est devenue la Normandie. La province retrouva enfin la paix qu'elle avait perdue depuis un siècle. Pour y ramener la tranquillité, Rollon s'inspira de la législation du roi danois Frode le Pacifique, législation très rigoureuse, parce qu'elle s'appliquait aux armées en campagne (4) : et il réussit si pleinement à rendre la prospérité à la province que sa mémoire y resta populaire pendant des siècles.

En 946 et en 962, il y eut un retour offensif des rois de

(1) Steenstrup, dans une étude serrée sur Rollon (*ouv. cité*, p. 257-291), rejette l'identification de Rollon avec le viking norvégien Rolf le Marcheur et adopte le récit de Dudon (p. 165).

(2) Actuellement l'enclos, dit la Cour Martin, au bas de la rue du Grand-Pont. (E. de Fréville, *Mém. sur le commerce de Rouen*, t. I, p. 86.)

(3) Dudon, p. 165.

(4) Steenstrup, *ouv. cité*, p. 373. — Guillaume de Jumièges, liv. II, chap. 20.

France contre le duché normand. Il fut repoussé. Mais, la seconde fois, le duc Richard Ier avait appelé ses compatriotes à son aide. Les pirates danois, cantonnés à Jeufosse, ravagèrent la vallée de la Seine et le pays chartrain. Richard voulut les congédier après la paix, mais il essuya un refus et dut négocier durant un mois pour les engager à partir. Il leur fournit des vaisseaux, des vivres et des pilotes du Cotentin pour les conduire en Espagne (juin 966) (1). Instruits par cette leçon, les ducs eurent soin désormais de ne plus laisser prise aux pirates. Quand Richard II signa avec le Danemark un traité d'alliance contre l'Angleterre, il ne reconnut à ses alliés que le droit de vendre leur butin en Normandie et d'y déposer leurs guerriers blessés ou malades (2). A la fin du siècle, il n'y avait plus entre les Normands et leur pays d'origine que des relations purement commerciales (3).

II

NORMANDS DE FRANCE.

Les origines de la langue maritime du Ponant.

Dans la prise de possession de la Neustrie, les Normands montrèrent une stratégie prudente, à en juger par le nombre des *hougues* (4), d'où leurs vigies surveillaient la plaine et les navires en mer. En cas d'alerte, une prompte retraite

(1) F. Lot, *les Derniers Carolingiens* (954-991), fascicule 87 de la Bibliothèque de l'Ecole des Hautes-Etudes. Paris, 1891, in-8°, p. 41, 56, 352.

(2) Guillaume de Jumièges, liv. V, chap. 7.

(3) E. de Fréville, *Mém. sur le commerce de Rouen*, t. I, p. 88.

(4) « Hauteurs » fortifiées : Cf. all. *hoch*, « haut ». — Sur les hougues, on lira avec fruit Gustave Dupont, *Histoire du Cotentin et de ses îles*. Caen, 1870, in-8°, t. I, p. 148, 165.

au sommet de ces hauteurs, derrière une digue (1) flanquée d'épaulements ou *wardes* (2), les mettait à couvert de toute attaque. De leur aire ils fondaient sur les assaillants, après avoir juré à la manière scandinave, en frappant leurs boucliers de leurs haches danoises, de combattre jusqu'à la mort (3). Au nord-ouest du Cotentin, au nord des terres longtemps occupées par les Bretons, ils s'étaient ménagé un refuge à l'abri d'un retranchement d'une lieue et demie de long, le Hague-Dike (4), qui rappelle le Danevirk du Jutland. C'est près de là qu'ils repoussèrent, en lui faisant subir de grandes pertes, une flotte anglaise envoyée contre eux (1000) (5).

L'isolement des populations et l'arrivée des bandes amenées vers le milieu du xe siècle par les soixante navires d'Harold conservèrent longtemps le paganisme (6) et la langue noroise dans la presqu'île contentinaise, que prolongeait au sud-est un autre milieu imprégné d'éléments germaniques, l'Otlingie saxonne. A Rouen, le roman prédominait dès le xe siècle : et à Bayeux comme à la cour ducale (7), la disparition de l'idiome scandinave n'était qu'une affaire de temps, d'un temps désormais proche, le XIe siècle.

Bien que l'occupation normande n'ait point été, comme en Islande, la colonisation d'un désert, mais bien la con-

(1) Norois *dik*. (Cleasby-Vigfusson, *Icelandic-English dictionary*. Oxford, 1874, in-4°. C'est à ce dictionnaire que j'emprunterai désormais les termes norois. Je ferai observer toutefois que, faute de caractères, je ne pourrai reproduire certaines lettres particulières au norois.)

(2) Norois *vartha*, « monceau de pierres ».

(3) Wace, *Roman de Rou*, t. I, p. 106.

(4) Dupont, *Histoire du Cotentin*, t. I, p. 150. — De Gerville, *Recherches sur le Haguedike*. (*Mém. de la Soc. des Antiq. de Normandie*. Caen, 1833.)

(5) Guillaume de Jumièges, liv. V, chap. 4.

(6) Sur la survivance du paganisme au xe siècle, cf. Lot, *les Derniers Carolingiens*, p. 56, 357.

(7) Guillaume de Jumièges, liv. III, chap. 8. — Dudon, *De moribus et actis primorum Normandiæ ducum*, dans les *Mémoires de la Société des antiquaires de Normandie*, t. XXIII, p. 221.

quête d'un pays riche et peuplé, des femmes en assez grand nombre prenaient place à bord des vaisseaux-serpents. Elles passaient l'hiver dans les cantonnements de l'armée ou dans l'île choisie comme quartier général : les Parisiens durant le siège les entendaient bercer de tristes cantilènes l'agonie des Danois blessés (1). Mais plus d'un conquérant prit femme en Neustrie. Une fois de plus, la loi qui régit les conquêtes, le choc en retour de la race civilisée des vaincus sur l'armée victorieuse des barbares, se vérifia. Les enfants de Normands et de Neustriennes apprirent la langue maternelle, sauf les termes inaccessibles à la femme, le langage des marins, des pirates, des pêcheurs (2).

Dans cet ordre d'idées, il ne subsista du latin que quelques noms de navires ; nef, coque, coquet, archellois, escaffe, tronc (3), et quelques vocables essentiels : voile, gouvernail, ancre, rames ; quant aux réminiscences classiques des hagiographies ou des épistolaires, on ne peut les considérer comme des expressions d'un usage courant (4).

Le vocabulaire latin, fortement entamé par la masse imposante des termes de guerre, d'équipement et de construction importés par les Francs, fléchit donc une nouvelle fois sous la poussée des vocables maritimes d'origine noroise. Plusieurs de ces derniers existaient déjà dans la langue franque (5), sans que nous puissions — faute de textes maritimes antérieurs à l'invasion normande — en faire le

(1) Abbon, *Lutecia Parisiorum obsessa,* liv. I, vers 125. — Steenstrup, *ouv. cité,* p. 319.

(2) Sur la persistance de la langue noroise, cf. Steenstrup, *ouv. cité,* p. 301.

(3) Exemples du xiv[e] siècle. (Ch. de Robillard de Beaurepaire, *Recherches sur le Clos des galées de Rouen,* p. 35, n. 1.) — « Navis, concha, conchetta, archiromagus, scapha... » (Dictionnaire latin et anglo-saxon du x[e] siècle, dans Jal, *Archéologie navale,* t. I, p. 159.)

(4) Cf. un récit de naufrage dans la vie de S. Bernard de Tiron, xii[e] siècle. (Migne, *Patrologie latine,* t. CLXXII, col. 1386-1387.)

(5) Gaston Paris, *la Littérature française au moyen âge,* xi[e]-xiv[e] siècle. Paris, 1890, in-8°, p. 22-24.

départ et donner une autre preuve de leur existence que la diffusion du vocabulaire nouveau le long du littoral de l'Océan, sur des rivages où les Normands séjournèrent à peine.

Par le fait même de leur nombre, les vocables norois se sont maintenus jusqu'à nous, sans laisser tomber hors d'usage beaucoup des leurs. Ainsi la terminologie de nos Ponantais est le dernier vestige d'un idiome disparu, idiome des runes inscrits sur les lions du Pirée et, vers le pôle, sur les rochers du Groenland, idiome des sagas islandaises (1), où nous retrouvons la racine et le sens primitif de nos termes de marine les plus usuels.

C'est au XIIe siècle seulement qu'on peut dresser, à l'aide des romans, des lais, des chroniques, la nomenclature de la langue maritime des Normands (2). Pour la compléter (3), il faut descendre encore deux siècles, en ayant soin de laisser de côté les mots exotiques qui commencent alors à s'acclimater à Rouen (4).

Les *whalmans* (5), les baleiniers, formaient à Caen une

(1) Pour la bibliographie des sources noroises, consulter Cleasby-Vigfusson, préface, p. X.

(2) Jal, Mémoire sur les principaux passages maritimes de quelques poètes français des XIIe et XIIIe siècles, dans son *Archéologie navale*, t. I, p. 169. Ces passages sont tirés des romans de *Brut* et de *Rou*, par Wace, de *Tristan* et d'*Eustache le Moine*, du lai d'*Havelok le Danois* et de la *Chronique des ducs de Normandie*, par Benoit.

(3) Worsaae a reconnu dans notre langue maritime l'existence de mots norois : mais il en relève un très petit nombre. (*An account of the Danes and Norwegians in England, Scotland and Ireland*. London, 1852, in-12.)

(4) Ch. Bréard, *Compte du Clos des galées de Rouen au* XIVe *siècle* (1382-1384). Rouen, 1893, in-8°. Dans ce compte, nous le verrons plus tard, deux idiomes maritimes bien distincts coexistent, et nous saisirons sur le vif la pénétration de la langue ponantaise par l'idiome levantin. Je n'utiliserai ici que le vocabulaire des charpentiers normands constructeurs de barges, en éliminant toute la terminologie des galères construites par des méridionaux.

(5) Les mots tombés hors d'usage sont marqués d'un astérisque. J'indiquerai ceux d'entre eux qui ont persisté dans le patois normand. Tous les mots en italique sont d'origine scandinave, ou parfois franque et anglo-saxonne.

puissante corporation (1). Si *whal*, pour désigner la baleine, est vite tombé d'usage, combien d'autres termes de pêche subsistent encore dans le patois normand, *marsouin*, *orphie*, *milgreux*, *hâ*, *flondre*, *roque*... (2).

Petits et grands, tous les navires germaniques trouvent droit de cité en Normandie, bien qu'ils fassent pour la plupart double emploi avec les bâtiments préexistants. Voici, à côté de l'escaffe latine, l'*esquif* et l'*eurengue*, l'*ærend scip* saxonne traduite par « scapha » dans le dictionnaire bilingue du X[e] siècle ; le *thouret*, bateau passeur analogue au *thurruc* anglo-saxon (3) ; le *crayer* ou la *crayère* (4), bâtiment de haute mer ; le vaisseau-serpent lui-même, l'*esnèque* (5) ; enfin la *barque* dont Abbon constatait lui-même l'origine scandinave :

Exstat eas moris vulgo barcas resonare (6), disait-il en parlant des embarcations des Normands devant Paris. Mais descendons dans le détail des termes de construction navale.

Il est si naturel à l'esprit de se représenter la *quille* (7) comme l'épine dorsale du navire, que l'image a été employée plus d'une fois par les écrivains. C'est, dit l'un d'eux, « la crète et eschine au long de la galée et au fon par dehors (8). » « Par dehors » n'est pas une superfétation

(1) Cartulaire de S.-Étienne de Caen, ann. 1098. (E. DE FRÉVILLE, *Mém. sur le comm. de Rouen*, t. I, p. 178.)

(2) JORET, *Des caractères et de l'extension du patois normand*, apud *Bulletin de la Société des antiquaires de Normandie*, t. XII, p. 97 et suiv.

(3) Cf. JAL (*Archéol. nav.*, t. I, p. 159), pour le glossaire latin-anglo-saxon, et Ch. DE BEAUREPAIRE (*Recherches sur le Clos des galées de Rouen*, p. 35) pour les noms de navires normands aux XIV[e]-XV[e] siècles.

(4) Norois *kregher*. (Carl Gustaf STYFFE, *Bidrag till Skandinaviens historia*. Stockholm, 1870, t. III, p. 233.)

(5) Cf. plus haut. — Esnège. (WACE, *le Roman de Rou*, éd. Hugo Andresen. Heilbronn, 1877-1879, 2 in-8°, 3[e] partie, v. 9875.)

(6) ABBON, liv. I, vers 30.

(7) Norois *kjoll*, a. haut-all. kiol, a. s. ceol, all. kiel.

(8) Philippe DE MAIZIÈRES, *le Songe du vieil pèlerin*, ms. franç. 9200, fol. 307. Il parle de la carène, qui est, dans le Levant, synonyme de quille.

oiseuse, car la quille est doublée, du côté de l'intérieur, par une autre pièce de bois, la *carlingue* (1), qui s'applique exactement sur elle. Les *varengues* (2) s'adaptent à l'épine dorsale pour former les côtes. Elles sont prolongées par des *genoux*. Aux extrémités de la quille, deux fortes pièces, l'*étambot* (3) et l'*étrave* (4), dessinent par leur courbe ce que seront l'avant et l'arrière, originairement semblables et également effilés.

La carcasse, ainsi constituée, est fourrée d'une double couche de planches : intérieurement de *vaigres* (5), extérieurement de *bords* (6) disposés à clin, c'est-à-dire à recouvrement, et non point ajustés à joints lisses. Par extension, bord désigna l'un des flancs du navire, *styri-bord* (7), « le bord du gouvernail » à droite, et *bak-bord* (8), « le bord derrière » à gauche : styri-bord, estribord, est devenu par corruption tribord; l'étymologie de bâbord est plus facile à reconnaître.

Les flancs sont reliés par des poutres, des *baus* (9), qui consolident la charpente et supportent le pont, le *tillac* (10).

A l'arrière, la dernière pièce de bois qui sert à affermir la poupe s'appelle le *hourdis* (11).

(1) Callengue (1379. Bibl. nat., ms. franç. 26016, p. 2578), calengue (Bréard, p. 75, 77.) — Dan. kiolvin, suéd. kolsvin.

(2) Nor. *rong*, suéd. wränger. — Le mot *genous* en ce sens est usité dès le XIVe siècle. (Bréard, p. 77.)

(3) Anciennement étambord. — Nor. *stafn* ou *stamn*, et *bordhi*.

(4) Estrible. (Bréard, p. 77.)

(5) Dan. *vaeger*, suéd. vagare.

(6) Bors. (Bréard, p. 77.) — Nor. *bordhi*.

(7) En norois, ou encore *stjörn-bordhi*. — L'expression stribord a été d'un usage courant en France jusqu'en ce siècle.

(8) Ou *bak-bordhi* en norois, de *bak* qui signifie « derrière » sans qu'on puisse savoir l'origine de cette dénomination.

(9) A. s. *bale*, « poutre ». — Bau (*Dictionnaire* de Nicot, 1584).

(10) Tilac de desus et tillac de dessoubs. (Bréard, p. 75, 81.) — Nor. *thilja*, « plancher », de thil, « planche ».

(11) Nor. *hurdh*, goth. haurds. — Hourdeis. (Bréard, p. 77.)

Le long du bordage sont fixés des *tolets* (1) d'arrêt avec des *estropes* (2) de cuir pour les rames.

Le *mât* (3) est planté sur la carlingue. A son passage au travers du tillac, il est serti par l'*étambrai*, — culotte ou étanche-braie, explique Jal, — qui empêche l'eau de couler dans l'entrepont (4). Ingénieuse explication, trop ingénieuse, et bien vite écartée par la forme primitive du mot, les *tambres*, les *tambroiz* (5). Ce n'était point une culotte, mais des bouchons! A défaut de braies, le mât possédait du moins des cravates, des *haubans* (6), dont les extrémités venaient se fixer par des *vers-haubans* sur les bordages. D'autres cordages, les *étais* (7), le soutenaient d'avant en arrière contre les fatigues du tangage et empêchaient sa tête, la *hune* (8), de branler.

La *vergue*, au contraire du mât, est essentiellement mobile, et je vois dans cette qualité l'origine de son nom, *bregtha*, « mouvoir (9). » L'étymologie est des plus compatibles, il me semble, avec l'anglo-saxon *gyrd*, l'anglais *yard* où la dentale primitive a subsisté. Mais qu'on ne me donne point comme étymologie le latin « virga (10) » : un vers de

(1) A. s. *tholl* = latin « scalmus », angl. thole. (Jal, *Arch. nav.*, t. I, p. 167.)

(2) Angl. *strop*.

(3) Maz (*Chanson de Roland*, vers 186). — Nor. *mastr*, all. mast.

(4) Jal, *Glossaire nautique*, p. 663, estambraye. — Jal ne raisonne que sur des ouvrages du XVIIe siècle, les *Merveilles de la nature*, du P. René François (1629), l'*Hydrographie navale*, du P. Fournier (1643), etc. D'où son erreur.

(5) Bréard, p. 77, 80. — Nor. *tappr*.

(6) Hobans (Wace, *Li romans de Brut*, éd. Leroux de Lincy. Rouen, 1836-1838, 2 in-8°, v. 11487), vers haubens et haubens (Bréard, p. 74, 81.) — Nor. *höfud*, « tête », *benda*, « lien ».

(7) Estuinc (Wace, vers 11508), estuinc (*Vie de S. Giles*, 885), estuins (1369, inventaire de barge à Harfleur. Bibl. nat., Fr. 26009, p. 818). — Nor. *staethingr*.

(8) Nor. *hunn*.

(9) En norois.

(10) Jal, *Archéologie navale*, t. I, p. 162, et *Glossaire nautique*.

la chanson de Roland où « vernes (1) » s'assonance avec « lanternes » suffit à l'exclure.

La vergue est serrée contre le mât par des *drencs* (2) dont l'ensemble forme un collier mobile, le *raccage* (3). L'appareil de cordages qui la met en mouvement est assez compliqué. Veut-on la descendre ou la monter? On lâche ou on hale un *betas* (4), appelé aussi *ayssas* (5), parce qu'il a pour fonction de hisser. Le betas n'est pas directement frappé sur la vergue, mais sur l'*itaque* (6) qui glisse sur une rouelle et saisit la vergue par le milieu. De droite à gauche, dans le sens horizontal, les mouvements sont imprimés à la vergue par les *bras* (7) fixés à ses extrémités.

Dans toutes les langues germaniques, la voile était appelée *segel* (8) : nous en retrouvons un vestige dans l'ancien terme *sigle* et dans *sigler* (9). Il est difficile d'expliquer pourquoi les Normands, dès leur arrivée sur nos côtes, ont adopté le mot roman voile (10). Sous cette mutation de mots, faut-il chercher une modification plus profonde, l'abandon des segels de parchemin pour les voiles de chanvre? Peut-être; toutefois les Normands connaissaient déjà le dernier genre de

(1) Vers 186. — Vergue (Inv. de barge en 1369. Bibl. nat., Fr. 26009, p. 818).

(2) Dronc (Bréard, p. 74). — Nor. *thronqua*, haut-all. *thringan*, angl. *to throng*, « presser ».

(3) La raque (Bréard, p. 74). — Nor. *rakki*, A. s. racca = en latin « anguina. » (Jal, *Archéol. nav.*, t. I, p. 165.)

(4) Wace, *Brut*, v. 11491. — Chose curieuse, le mot est tombé d'usage dans l'Océan et s'est conservé dans la Méditerranée et en Espagne. (Jal, *Archéol. nav.*, t. I, p. 179.)

(5) Ms. franç., 26016, p. 2557, an. 1379. — Nor. *hîsa*, all. hissen, « hisser ».

(6) *Huitaguez* (Ms. fr. 26016, p. 2557). Utagues (Wace, *Brut*, v. 11510).

(7) Barsses. (Bréard, p. 74.)

(8) A. s. *segl*, nor., suèd. et all. segel, dan. seil, holl. zeil, angl. sail. (Jal, *Archéol. nav.*, t. I, p. 163.) — Sigles (Wace, *Brut*, v. 11492).

(9) Navire fluctuans et seiglans par la mer. (*Rôles d'Oléron*, art. 6.) — Sigler (Rapport de l'amiral Zaccaria, 1297 : Archives nation., J 456, n° 36[4]).

(10) Voiles (Wace, *Brut*, vers 11489, 11513).

voilure, la preuve en est dans le sens du mot *lof*. Le lof est le coin inférieur de la voile du côté du vent. Or, le vent se dit *loft* en norois; voilà une étymologie limpide, s'écrie Jal (1)! Moins limpide qu'elle ne semble. Un texte brémois nous apprend que le lof était une bande de parchemin ou de peau (2); dans l'espèce, elle servait à renforcer les coins inférieurs de la voile de chanvre.

Par quelle étrange aberration certains auteurs ont-ils donc pu confondre le lof avec le heaume du gouvernail (3)? Se seraient-ils mépris sur le passage de Wace :

Cil qui al governail s'assist
Estreitement al vent se prist
Le lof avant et le lispreu (4).

Le texte est cependant clair. Regardez, au surplus, la tapisserie de Bayeux qui en est en quelque sorte le commentaire illustré : un marin assis à l'arrière tient d'une main le coin de la voile pour l'orienter dans le vent ; de l'autre, il manie le *heaume* (5) du gouvernail (6). Il y a là deux mouvements bien distincts, accomplis accidentellement par le même homme : je dis accidentellement, car il y avait à bord un timonier, l'*esturman* (7), et un pilote, le

(1) *Archéol. navale,* t. I, p. 179. Le vent se dit luft en saxon, lyft en anglo-saxon. Or, ni en anglais, ni en français, lof, loef, loof, louf, loo n'ont de t final : l'étymologie est donc douteuse. — *Loof* (année 1217 : *Historiens de France,* t. XIX, p. 261).

(2) « Pro pellibus, sive corticibus, seu pro foliis que *lof* vulgariter appellantur. » 1305. (*Bremisches Urkundenbuch,* éd. Ehmck, t. II, p. 59.)

(3) Du Cange, *Glossarium mediæ et infimæ latinatis,* t. II, p. 935. — Nicolas, *History of the royal Navy,* t. I, p. 179, note b.

(4) Wace, *Rou,* éd. Andresen, 3e p., vers 9881.

(5) Hel (Wace, *Brut,* 11500, 11501). — Nor. *hàlmr;* hiàlmur af styri, « barre de gouvernail ». (Loi de Bergen (1274), ch. xviii, dans Pardessus, *Lois maritimes,* III, 39.)

(6) J. Comte, *la Tapisserie de Bayeux,* pl. VI, XLIV.

(7) Estiremans, esturmans (Wace, *Rou,* 3e p., 2755, éd. Andresen), etc. — Nor. *Styrimadr;* styrimanne, « homme de gouvernail ». (Cf. la loi de Bergen citée : Jal, *Archéol. nav.,* t. I, p. 180.)

lodeman ou *laman* (1) (de laman, nous avons fait par tautologie pilote lamaneur). Il eût été gênant pour le dernier de garder longtemps le lof à la main : aussi des arcs-boutants de bois, les *portelofs,* étaient-ils disposés en divers endroits du navire (2).

Mais revenons à la voile. Carrée, ourlée de *ralingues* (3), elle est divisée dans le sens de la hauteur par des bandes de *ris* (4), qui réduisent la surface de toile exposée au vent. Les cordages qui la relèvent, la plissent et la rapprochent de la vergue s'appellent des +*gardinges* (5) ou des breuils. S'agit-il, au contraire, de la déployer? On raidit les *écoutes* (6) ou *couets* attachés aux coins inférieurs de la voile et la *bouline* (7) appliquée aux ralingues latérales : la bouline, tirée vers l'avant, permet de tendre la toile obliquement au vent, de façon à le prendre sous un angle étroit et à marcher contre le vent au plus près de sa direction. C'est là ce qu'on appelle, d'une façon abrégée, marcher au plus près.

Dans les sceaux de divers ports anglais du XIIIe siècle (8), un bâton est posé à côté de l'étrave. C'est un *beaupré*. Jal en a conclu que le mot était d'origine anglaise, *bowsprit* signifierait « bâton de l'arc ». A cela, une objection : la plus ancienne forme connue du mot, fort altérée sans doute puisqu'elle n'est que du XIVe siècle, est *bropié* (9); elle dif-

(1) Nombreux exemples dans Wace, Benoît, *Coutume d'Oléron,* etc.

(2) II portelofs. (Béard, p. 77.)

(3) Ralingues (1379. Ms. franc. 26016, p. 2577). Raelingues (Wace, *Brut*, v. 11504).

(4) Wace, *Brut*, v. 11516. — Dan. *riv,* suéd. ref, angl. reef.

(5) Gardinges, gurdingues (Wace, *Brut*, vers 11505). — Dan. *gaarding*, suéd. garding.

(6) Escotes (Wace, *Brut*, v. 11508), escoutes, coués. (Ms. franç. 26016, p. 2557.) — Anc. haut-all. *scôz,* « lambeau », anglo-sax. sceat, suéd. skot, angl. sheet.

(7) Boline (Bréard, p. 93). — Nor. *bóg lina.*

(8) Sandwich, 1238; Yarmouth, 1280; Douvres, 1281, etc. (Jal, *Glossaire nautique*, art. beaupré.) — Cf. aussi les sceaux de Dam, 1309, et de S. Sébastien, 1335, reproduits dans la *Revue archéologique* de 1877, pl. XXI.

(9) Bréard, p. 74.

fère de bowsprit et fait songer au mot *brant* employé par Wace pour désigner le sommet de l'étrave, « li chief de la nef devant (1). » Les Scandinaves connaissaient le beaupré, puisqu'ils usèrent parfois des *focs* (2), voiles triangulaires qui s'appuient à leur base sur le petit mât.

Construit, gréé et paré, le bâtiment jette ses béquilles, les *écores* (3) sur lesquels il s'appuie : d'une marche hésitante, guidé et *halé* (4) par les *toulines* (5) comme par des lisières, il glisse vers la mer. Il pointe dans la *vague* (6), *tangue* (7) un moment avant de prendre son aplomb, puis se balance tranquille au flot. Reste à le *lester* (8) : les *bruments* s'en chargent; les bruments sont la corporation des portefaix qu'à Rouen « l'en apele la *bergue* de antiquité (9) ». Un filin, l'*élingue* (10), enlève prestement les fardeaux pour les déposer dans la cale.

Voici qu'on appareille avec *tide* (11) et bon vent. Si vous voulez une idée de la manœuvre, lisez Wace (12) : vous verrez raffermir les haubans, lever l'ancre au guindeau, pous-

(1) WACE, *Rou*, 3e p., v. 6475, éd. Andresen. — Nor. *barth*, « proue ou bec du navire ». Le mot subsistait encore en France au XIVe siècle sous la forme bras : « IIII bras (pour barges) font IIII chartées » (1379 : Ms. franç. 26016, p. 2578).

(2) Nor. *fok*.

(3) Escores (BRÉARD, p. 73, 77, etc.) — Nor. *skorda*, A. s. scor, « étançon ».

(4) Nor. *hala*, anc. haut-all. halôn, « tirer ».

(5) A. s. xe siècle *tohline* = remulcum, « remorque ». (JAL, *Archéol. nav.*, t. I, p. 165.) — Nor. *tolla*, « tendre », *lina*, « câble ».

(6) Nor. *vagr*, « mer ».

(7) Nor. *tangi*, « pointe ».

(8) Nor. *lest*, « lest ».

(9) Coustumes de la vicomté de l'eaue de Rouen, apud E. DE FRÉVILLE, *Histoire du commerce de Rouen*, t. II, p. 74. — Bermen. (BRÉARD, p. 22.) — Nor. *bregtha*, « tirer, mouvoir ».

(10) Eslingur, « frondeurs ». (BENOIT, *Chronique rimée*, vers 1191.) — Nor. *slyngua*, a. s. slingan, angl. sling, « lancer, balancer ».

(11) « Marée. » Le mot est resté en anglais. Dan. et suéd. *tid*, holl. ty.

(12) WACE, *Brut*, vers 11484-11516, éd. Le Roux de Lincy, t. II, p. 141, note a, variantes.

ser le heaume du gouvernail en bas pour venir sur la gauche, en haut pour courir à droite, tirer sur les ralingues afin de mieux recueillir le vent, peser sur les gardinges pour abaisser quelque peu les voiles ; voilà qu'on affermit l'écoute, qu'on lâche l'itague, et la voile vient en bas ; une autre nef court à deux ou trois ris, les brails liés au mât pour que la brise n'ait point de prise sur la voile.

Brusquement, au moment où le vent fraîchit, où la tempête s'annonce, la description si expressive de Wace s'arrête.

Nous pouvons imaginer la suite, sans employer d'autres termes que ceux des marins de son temps. Malgré le clapotis, le **chlaz* (1) d'une mer démontée, la *flotte* continuait à *singler* (2) sous une voilure réduite. (Nous disons aujourd'hui cingler, par un contresens étymologique, que souligne l'existence du mot *sillage*.) — La *girouette* (3), placée au sommet du mât, tournait affolée à tous les *rumbs* des vents (4).

On mouilla une ancre, les navires étant à sec de voiles. L'ancre chassa. Il fallut, au moyen du **hoquereau* (5), la remonter. Sous l'effort des hommes attelés aux barres, aux *especs* (6), le câble grinçait en passant par l'un des *écubiers* (7) percés à l'avant et venait s'enrouler autour d'une

(1) Chlaz (*Roman de Tristan et Yseult*; cf. Jal, *Archéol. nav.*, t. I, p. 196). — Nor. *hlakka*, « bruit, cri », angl. clash.

(2) Sigler (Benoit, *Chronique rimée*, vers 3011, 3921, etc.). — Nor. *segel*, « voile ». — La forme ancienne de sillage est siglage.

(3) Wirewite (Wace, *Rou*, éd. Andresen, t. III, v. 6473). — Nor. *vedhrviti*, « indication du temps ». (Cf. Antoine Thomas, dans la *Romania*, t. XXV, p. 97.)

(4) Nor. *rúm*, « espace ». — Le *Routier de la mer*, de Garcie-Ferrande, composé à S.-Gilles-sur-Vic en 1483, porte 24 « ryns » des vents.

(5) Hoquereau (Bréard, p. 84). C'était le guindeau d'avant. — Cf. all. *hoch*.

(6) Vindas garny de ses champs et de ses especs (Bréard, p. 76). — A. s. *spaec*, « bâton », angl. spike. Anspect (hand-spaec), communément employé aujourd'hui, en est un dérivé.

(7) Esquembius (Bréard, p. 79). — Racine inconnue. Espagnol : « es-

bitte (1). Poutre puissante enfoncée jusqu'au fond du navire, la bitte était comme une épée plantée sur le tillac; elle avait, comme l'épée, *estoc* et *heut* (2). Un arc-boutant qui la reliait à l'étrave (3) l'empêchait de fléchir sous le poids de l'ancre.

Cependant, des paquets de mer embarquaient de plus en plus dans l'**ossec* (4), cloaque où se rendaient toutes les eaux du navire. Les marins manœuvraient au *guindeau* (5) pour l'épuiser ; l'eau ainsi extraite de la cale ruisselait par les *dales* (6) d'écoulement ménagées sur le tillac et serties de cuir afin d'empêcher toute infiltration. Mais rien n'y faisait. L'eau gagnait sur l'homme et l'obligeait à fuir.

Le bâtiment, après de vains efforts pour gagner l'abri d'une *crique* (7) ou d'un *bief* (8), venait se briser sur une côte *accore*. Ses épaves étaient rejetées, triste *lagan* (9), sur l'**estande* (10) du rivage, à la limite extrême où les hautes marées s'arrêtent. Elles appartenaient, en tant que bris ou *varech* (11), au seigneur riverain. C'était la coutume, une cou-

cobenes son... como ojos que tiene la nao en la proa. » (ALONZO DE CHAVES, *Quadripartitum en cosmographia*, éd. Duro. Madrid, 1894.)

(1) III estocs de bite, III hecs de bite, une courbe sur les bites a abouter a l'estrible (BRÉARD, p. 77). — Nor. *biti*, « poutre ».

(2) Gaston PARIS, *la Littérature française au moyen âge*, p. 22. — Nor. *stokkr*, a. s. stoc, all. stock, « bâton ».

(3) Cf. note 2 ci-dessus.

(4) Osset (BRÉARD, p. 76). — Nor. *óss*, « débouché, voie d'écoulement ».

(5) I vindas a tirer l'eaue de l'osset (BRÉARD, p. 79). — Nor. *vind-àss*, « perche qui hisse », haut all. windan, « hisser ».

(6) Dalles à cuirier, dalles a geter l'eaue de l'osset (BRÉARD, p. 76, 79). — Nor. *dallr*, « petite cuve, tuyau », haut. all. dola.

(7) A. s. *kriki*.

(8) Nor. *bedr*, « lit », A. s. bed.

(9) Nombreux exemples cités par GODEFROY, *Dict. de l'anc. langue française*.

(10) « Choses venantes et arivantes a verec a la coste et a l'estande de la mer, en la parroisse d'Anderville, en la hague. » 1341 (Archives nation., JJ 72, p. 224). — Nor. *standa*, latin stare.

(11) E. DE FRÉVILLE, *Mémoire sur le commerce de Rouen*, t. I, p. 143 et note 3. — Nor. *Vàg-rek*, « jet de mer, bris » (Cf. le *Gragas* islandais), ou simplement rek, angl. wreck.

tume inique, de dépouiller ainsi les malheureux naufragés. Abolie par le code norvégien dès 940 (1), elle subsista en Normandie jusqu'à Richard Cœur de Lion, qui sauvegarda, par une loi humanitaire rendue à Messine le 16 octobre 1190, la propriété des naufragés (2). Ajoutons que Philippe-Auguste et la comtesse de Boulogne s'empressèrent d'en faire autant (3).

En dehors de la langue, il est un autre indice de l'impulsion donnée à la marine par l'arrivée des Normands en France : c'est la création de nouveaux ports, Dieppe (nor. *deep*, profond), Harfleur, Honfleur, Barfleur... (4).

L'intelligente initiative des ducs de Normandie rendit au commerce maritime une prospérité inouïe, en octroyant aux monastères des privilèges de navigation (5) et en multipliant les relations avec les pays riverains de la mer du Nord ou même de la Méditerranée. Dès 1035, les moines de Montivilliers tiraient un bon revenu du droit de siège que payaient les navires étrangers stationnés dans le port de Harfleur (6).

Les princes normands gardèrent personnellement pour la marine un vif penchant ; le nom de *duc des pirates* appliqué

(1) *Gulathing* de 940, ch. xv.

(2) Benoit, *de Peterborough, Gesta Henrici II et Ricardi II*. Ed. W Stubbs, London, 1867, 8°, dans les *Chronicles and memorials*, t. II, p 140.

(3) L. Delisle, *Catalogue des actes de Philippe-Auguste*, p. 349. — Henri Malo, *Un grand feudataire Renaud de Dammartin*. Paris, 1898, in-8°, p. 25.

(4) Cf. les sources citées par E. de Fréville, *Mém. sur le commerce maritime de Rouen*, t. I, p. 133 ; *Gallia Christiana*, t. XI, p. 326; *Neustria pia*, p. 323.

(5) Sur ces privilèges, cf. de Fréville, *ouv. cité*, t. I, p. 55, 57 : S.-Wandrille, Jumièges, Fécamp, le Valasse, S.-Sever-lez-Rouen étaient parmi les privilégiés. — En 1226, les moines de Bonne-Nouvelle passent contrat avec un charpentier de navires pour la réparation et la construction de leurs nefs. (Ch. de Beaurepaire, *Recherches sur le Clos aux galées de Rouen*, p. 2.)

(6) E. de Fréville, *ouv. cité*, t. I, p. 133 et 87-92 : M. de Fréville

à l'un d'entre eux, Guillaume Longue-Épée (1), était un titre d'honneur équivalant à chef de la flotte. Dès qu'ils furent solidement établis en Normandie, ils montrèrent qu'ils n'avaient rien perdu des qualités guerrières de leurs ancêtres. L'occasion s'en présenta en 1066.

Édouard le Confesseur, roi d'Angleterre et neveu par sa mère Emma du duc Richard II, venait de mourir sans enfant. L'assemblée de la nation à Londres lui donna pour successeur le Saxon Harold. Or, Harold, naufragé quelques années auparavant sur les côtes normandes, avait été forcé de jurer sur des reliques de seconder les prétentions du duc Guillaume au trône d'Angleterre. Guillaume se disait en effet l'héritier formellement désigné d'Édouard le Confesseur. Comme il ne put obtenir d'Harold l'accomplissement de cette promesse extorquée de force, il le fit déclarer parjure en Cour de Rome et se fit investir du royaume britannique.

L'opinion ainsi conquise, il obtint de l'assemblée générale des Normands une flotte et des troupes. Évêques et barons étaient les commanditaires de l'entreprise, pieuse puisqu'elle avait l'allure d'une croisade, mais fructueuse aussi, car chacun comptait se tailler une large part dans la conquête. Guillaume fils d'Osbern promit de fournir soixante navires, Robert d'Eu également, Roger de Montgommery et Roger de Beaumont s'engagèrent conjointement pour le même chiffre, ainsi que Hugues d'Avranches. Cinquante navires étaient le contingent d'Hugues de Montfort, quarante étaient promis par Foulques Le Lame, autant par Gérard le Sénéchal, trente par Gautier Giffard et par Vulgrin, évêque du Mans, vingt par Nicolas, abbé de Saint-Ouen. Les plus forts effectifs étaient ceux du comte de Mortain, cent vingt bâtiments; de l'évêque de Bayeux, cent,

cite des exemples des relations commerciales nouées avec la Scandinavie, la Flandre, l'Angleterre, etc.

(1) Richer, *Historia sui temporis*, éd. Guadet, t. I, p. 152.

et de Guillaume d'Évreux, quatre-vingts. Quant aux soldats ils se présentèrent en foule, normands, bretons, français, bourguignons, alléchés par les promesses de Guillaume, qui ne rebutait personne et accueillait les prétentions les plus outrecuidantes.

Le 12 septembre 1066, la flotte profita d'une faible brise pour passer de l'embouchure de la Dive à celle de la Somme et pour se rapprocher ainsi des côtes méridionales de l'Angleterre. Comme le vent du sud tardait à se lever, le duc inquiet et l'armée frémissant d'impatience adressaient leurs supplications au patron de la localité, saint Valery, dont la châsse, exposée à la piété des fidèles, fut littéralement couverte d'offrandes. Enfin, le 27 septembre, vers le soir, la girouette dorée placée au sommet du mât de la nef ducale tourna sa flèche vers le nord : une sonnerie de trompette donna le signal du départ; en même temps, une lanterne fut hissée au sommet du mât. 696 nefs s'ébranlèrent, suivies de bateaux et d'esquifs nombreux qui portaient l'effectif total à trois mille bâtiments (1).

Par nefs entendez, en dépit de l'expression de Wace, des esnèques : la tapisserie de Bayeux (2) nous les montre telles que les bâtiments scandinaves, avec leurs proues surélevées, leurs têtes de serpents ou de dragons et leurs pavesades de boucliers. A la poupe sont accrochés les larges pavois des chefs, pavois rayés de stries comme les *clypei* romains ou ornés de figures emblématiques dont l'agencement deviendra une science, le blason.

La *Mora*, offerte par la duchesse Mathilde à son mari,

(1) GUILLAUME DE POITIERS, *Gesta Guilelmi II*, apud MIGNE, *Patrolog. lat.*, t. CXLIX, col. 1248. — Guy d'Amiens, *Carmen de expeditione Wilhelmi Conquestoris*. Éd. Fr. Michel dans les *Chroniques anglo-normandes*, Rouen, 1850, t. III, p. 1-38. — WACE, *Rou*, éd. Andresen, 3e p., v. 6440. — FREEMAN, *The history of the Norman Conquest of England*, 2e éd. Oxford, 1875, in-8°, t. III, p. 377, 394.

(2) *La Tapisserie de Bayeux*, reprod. par J. COMTE, pl. V, VI, XLIV, XLV.

était décorée à la proue d'une statue d'enfant en cuivre doré, qui tenait à la main un arc tendu, la flèche bandée dans la direction de l'Angleterre. Fin voilier et de plus n'étant point surchargée comme les autres bâtiments par une cargaison de chevaux, la *Mora* prit de l'avance durant la nuit : au matin, la vigie envoyée dans la mâture ne vit que le ciel et l'eau. On fit halte et on jeta l'ancre ; le duc était dans une anxiété terrible, mais il n'en fit rien paraître. Pour ne pas laisser à ses compagnons le temps de s'effrayer de leur fâcheuse situation, il fit servir un plantureux dîner qu'il anima de sa parole joviale. La vigie cria bientôt qu'elle voyait quatre navires, puis une forêt de mâts : toute la flotte arrivait (1). Elle aborda sans résistance à Pevensey, dans le comté de Sussex.

Elle avait été admirablement servie par les circonstances ; la diversion opérée dans le Yorkshire par la flotte norvégienne d'Harold Hardrada avait immobilisé dans le Wharf les navires d'Eadric et laissé libre le passage de la Manche (2). Harold lui-même s'était porté contre les Norvégiens et contre le traître qui les avait mandés et qui n'était autre que son propre frère Tostig. Il venait de les écraser le 25 septembre, quand il apprit le débarquement de l'armée normande sur les côtes du sud. Il vola à la rencontre des nouveaux envahisseurs : on sait comment il fut tué à la bataille d'Hastings après un sanglant combat.

Guillaume le Conquérant profita de la victoire pour marcher sur Londres et pour se faire couronner roi d'Angleterre. Toute résistance n'était pas vaincue, loin de là : elle s'organisa contre les spoliations des vainqueurs en s'appuyant sur l'étranger. Eustache de Boulogne, mandé par les gens du Kent, fit voile vers Douvres, le meilleur des

(1) Guillaume de Poitiers, apud Migne, t. CXLIX, col. 1248.

(2) Flor. Wigorn., *Chronicon*, anno 1066. — Freeman, *ouv. cité*, t. III, p. 348, et 728-730 : the operations of the English Fleet in 1066.

ports occupés par les Normands : il fut repoussé après un vif engagement par l'évêque de Bayeux et Hugues de Montfort ; ses troupes, prises de panique, se précipitèrent en foule du haut d'une falaise dans l'abîme ou s'entassèrent dans les nefs les plus proches, qui coulèrent sous leur poids (1). Pour lui, il échappa au désastre et se garda de récidiver.

La région méridionale et occidentale de l'Angleterre avait été rapidement soumise. Mais les gens du Nord, réconfortés par la présence d'une flotte danoise dans l'Humber, résistèrent jusqu'à l'hiver de 1070. Les derniers outlaws, réfugiés dans l'île d'Ely, tinrent encore un an, jusqu'au moment où Guillaume vint en personne les réduire (2). Il n'y eut plus d'autre ressource pour les patriotes irréductibles que d'aller s'enrôler dans la garde véringue des empereurs byzantins (3). La domination normande, dont le *Doomesday book* fut le cadastre, étendit sur toute l'île, jusqu'à l'Écosse, le réseau de ses châteaux forts, et elle commença de s'immiscer en Irlande.

L'historien Guillaume de Poitiers dit expressément que Guillaume le Conquérant purgea la mer de tous les pirates (4) et qu'il assura pour longtemps la sécurité de la navigation.

Maîtres des deux rives du détroit, n'ayant rien à craindre de leurs faibles voisins, les rois d'Angleterre-ducs de Normandie n'eurent plus besoin d'entretenir une marine de guerre. Des transports suffisaient pour les déplacements de la Cour : en gens pratiques, les souverains s'en procurèrent sans bourse délier. Moyennant quelques privilèges, les ports de Hastings, New-Romney, Hythe, Douvres et Sandwich, les Cinq-Ports comme on les appelait, devaient fournir à

(1) Orderic Vital, éd. Le Prevost, t. II, p. 172-173 : ann. 1067.
(2) Freeman, t. IV, p. 250, 300, 318, 478.
(3) Orderic Vital, t. II, p. 172.
(4) Freeman, t. IV, p. 80.

toute réquisition 57 navires équipés et défrayés pour une période annuelle de quinze jours. Ils étaient administrés par un gardien chargé de défendre contre toute attaque maritime les comtés les plus exposés à l'invasion : Sussex, Kent et Essex (1).

Les Normands de France ne devaient rien, mais c'était à qui donnerait passage au roi ou à la reine, à qui mériterait la gratification consacrée par l'usage — une enquête du XVe siècle en fait foi (2) — pour qui transportait les souverains (3).

Barfleur, l'un des ports les plus rapprochés de l'Angleterre, restait le port d'embarquement préféré des ducs. C'est de là que partit, à la Noël de l'année 1154, le roi Henri II pour prendre possession de la couronne d'Angleterre. Non loin, s'était produit, en 1126, un lugubre naufrage qui plongea dans le deuil plusieurs familles princières de l'Europe. Au moment où Henri Ier s'apprêtait à passer de Barfleur en Angleterre, un patron de navire s'offrit à le transporter : « Mon père, disait Thomas, a donné passage à Guillaume le Conquérant, je réclame le même honneur; voici mon vaisseau *la Blanche-Nef*, équipé et paré pour vous recevoir. » Henri déclina l'offre pour lui-même, il avait fait choix d'un autre navire, mais il l'accepta pour ses enfants : plusieurs d'entre eux, en particulier Guillaume, son héritier présomptif, prirent place à bord de *la Blanche-Nef* avec Thierry, neveu de l'empereur d'Allemagne; Richard, comte de Chester; Mathilde, sœur du comte de

(1) Les privilèges les plus anciens des Cinq-Ports sont antérieurs d'un siècle à la première charte de Londres.

(2) « Pro magistro navis que reginam duxit in Angliam, de feodo usitato. » 9 juin 1445. (RYMER, *Fœdera*, t. V, 1re p., p. 143.) La nef était de Cherbourg.

(3) En 1254, les gens de Yarmouth offrent à la reine d'Angleterre une magnifique nef pour la transporter en Guyenne. Les marins de Winchelsea mécontents de la concurrence se jetèrent sur eux. (MATTHIEU DE PARIS, *Chronica majora*, éd. Luard, t. V, p. 446.)

Champagne, et un essaim de jeunes gens des meilleures familles normandes, en tout près de trois cents personnes. L'évêque de Coutances bénit le départ. Le vaisseau royal prit de l'avance. Ivres de vin, Thomas et ses matelots, excités par les cris d'une jeunesse folâtre, promirent de le rattraper. La côte était encore en vue, quand un craquement... *la Blanche-Nef* venait de toucher sur l'écueil de Quillebeuf. L'eau monta rapidement dans la cale. La barque de sauvetage fut, dit-on, mise à la mer, mais coula aussitôt sous le poids des naufragés. *La Blanche-Nef* sombra. Puis... le silence. La lune éclairait les efforts désespérés de deux hommes, puis d'un seul, accroché à une vergue : c'était un boucher de Rouen du nom de Berold, le seul témoin du sinistre. Des pêcheurs le recueillirent. Ses indications permirent de faire rechercher par des plongeurs et de retrouver quelques corps dans les flancs de l'épave (1).

III

LES NORMANDS DE SICILE.

Origines de la hiérarchie navale et de l'hydrographie.

Normands de France et Normands de Norvège, dès leur conversion, trouvèrent dans les pèlerinages aux Lieux Saints un exutoire à leur besoin d'activité. Plus d'une saga a conservé le souvenir de ces *Jorsalafarir* accomplis par voie de terre ou de mer (2). Les ducs de Normandie facilitèrent de tout leur pouvoir les pèlerinages de leurs sujets (3), et l'on vit même Robert le Magnifique, en 1032, partir pour la Terre Sainte, le bourdon à la main.

(1) ORDERIC VITAL, liv. XII. — WACE, *Rou*, 3e p., v. 10204 et suiv.
(2) RIANT, *Expéditions des Scandinaves en Terre Sainte.*
(3) RAOUL GLABER, liv. I, chap. V. — E. DE FRÉVILLE, *Mém. sur le commerce de Rouen*, t. I, p. 92-93.

En 1016, au cours d'un pèlerinage accompli au mont Gargan, dans la Capitanate, quarante pèlerins normands, entre autres les fils d'un petit gentilhomme du Cotentin, Tancrède de Hauteville, trouvèrent l'occasion d'employer leurs bras contre les infidèles de Sicile; et comme leurs alliés, les Grecs, ne valaient guère mieux que les musulmans, ils tombèrent ensuite sur les Grecs. Aidés par des compatriotes venus de Normandie, ils retaillèrent les vagues États qui grouillaient dans l'Italie méridionale et qui élargissaient ou rétrécissaient tour à tour leurs flottantes frontières, au gré des stratèges, stratigots et catépans, nommés par Byzance. Naples, qui depuis 968 n'avait plus de duc; Amalfi en république, Salerne administrée par un fantôme de stratigot, le duché lombard de Bénévent, qui coupait en deux la péninsule (1); la Sicile enfin, que s'arrachaient Grecs et Arabes, tous ces lambeaux d'États successivement se rejoignirent pour former le puissant royaume des Deux-Siciles. Royaume puissant et vivace, car l'esprit pratique des Normands lui imprima une telle cohésion qu'il a subsisté jusqu'en 1860, en dépit des nombreuses dynasties qui ont passé sur ces terres volcaniques sans y prendre de racines profondes.

De la Pouille et de la Calabre, centre de leur futur royaume, Robert Guiscard et son frère Roger, fils de Tancrède de Hauteville, commencèrent en 1054 à élargir le cercle de leur domination. Les soldats grecs reculaient devant l'arme terrible qui fit la force des Scandinaves et plus tard des Anglais, l'arc en bois d'if, la *tzangra* (2), ainsi

(1) Cf. Schipa, *Il ducato di Napoli,* dans l'*Archivio storico per le provincie napoletane,* ann. XVII-XIX. — Capasso, *Tavola corografica del ducato napoletano nel secolo XI*, dans le même recueil, ann. XVII. — Abbé Delarc, *les Normands en Italie* (859-862 et 1016-1073). Paris, 1883, in-8°.

(2) Anne Comnène, *Alexiade*, t. II, p. 42. — Buchon, je dois le dire, donne une autre étymologie à τζάγρα : *tzangra*, « en Epire signifia primiti-

appelée sans doute par harmonie imitative de l'arc qui se détend. La tzangra écartait les pyrophores ennemis en décimant les équipages; elle figure au premier plan dans le drame maritime qui se joua entre les Grecs ou les Arabes venus au secours de leurs provinces, et les Normands résolus de leur en interdire l'accès. Montés sur de simples barques, les Normands eurent toujours l'avantage dans les combats d'embuscade ou de surprise. A Bari, Roger, avec un léger bâtiment, enlevait le vaisseau du grand drongaire (1069) (1); Robert, à la tête d'une escadrille, infligeait aux Musulmans le désastre de Palerme (1071) (2). Mais à la première bataille rangée qu'on leur livra, les deux frères furent cernés par la flotte vénitienne rangée en croissant et maintenue par des câbles courant d'un navire à l'autre. Leurs embarcations, immobilisées, étaient écrasées par les lourds béliers qu'on laissait brusquement filer du haut des antennes (1081) (3).

Aux Normands (4), la tactique faisait défaut. Ils l'apprirent : et bientôt la bataille navale de Corfou effaça le désastre de Durazzo. Robert, si bien nommé Guiscard ou l'Avisé, a formé quatre escadres de cinq grands vaisseaux chacune, appuyées en seconde ligne par cent bâtiments légers. Les Gréco-Vénitiens ont semé entre leurs neuf gros navires les chélandes plus lentes, ce qui n'empêche pas les neuf monstres d'être pris par trois divisions normandes, tandis que la quatrième tombe victorieusement sur les ché-

vement un buisson d'épines, puis alène de cordonnier et par extension flèche. » *Chronique de Morée*, dans le *Panthéon littéraire*, Chroniques étrangères relatives aux expéditions françaises pendant le XIIIe siècle, p. 69, n. 7.)

(1) CAMERA, *Memorie diplomatiche... d'Amalfi*, t. I, p. 266.

(2) AMARI, *Storia dei Musulmani in Sicilia*, t. III, p. 125.

(3) Cf. le récit qu'en donne LEBEAU, dans son *Histoire du Bas-Empire*. Paris, 1824-1826, in-8°, t. XV, p. 129.

(4) « Gens Normannorum navalis nescia belli. » (GUILLAUME DE LA POULE, dans MURATORI, *Scriptores*, t. V, p. 265.)

landes éperdues (1084) (1). Dans quel ordre magnifique s'avance Bohémond contre le port dalmate de La Valonne! Le mégaduc Lantulphe en perd la tête et s'enfuit. Douze galères, dont la chiourme est doublée, ouvrent la marche sous la conduite de Bohémond. Par derrière et sur les ailes, dix-huit autres galères, escortant deux cents transports, forment un demi-cercle et sont prêtes à faire face partout (1107) (2). Cette combinaison de l'ordre de front et de l'ordre lunaire n'aurait point été désavouée par un mégaduc ou un drongaire byzantin, et pour cause. Ce fut certainement aux Grecs que les Normands empruntèrent la tactique navale. L'adversaire de Bohémond, Lantulphe, marin très habile au témoignage d'Anne Comnène, était originaire de la Langobardie, et il suffit de nommer les premiers amiraux des Deux-Siciles : Eugène l'archonte, Christophore, Christodule le protonotaire, Eugène traducteur de l'*Optique* de Ptolémée (3), pour montrer la continuité de la tradition byzantine.

Prétendants déclarés à la couronne d'Orient, — ils le prouvèrent en établissant leurs avant-postes en Dalmatie, à Corfou, à Curice, port d'Antioche (1103), et en poussant leurs pointes jusque dans le port de Constantinople (1155) (4), — Robert Guiscard et ses successeurs retournèrent contre le basile la meilleure de ses armes, la marine. Ils conservent le principe de la double flotte, provinciale et royale, avec des officiers feudataires pour encadrer les contingents des côtes, des comites (5) placés dans chaque

(1) Lebeau, *ouv. cité*, t. XV, p. 175.

(2) Anne Comnène, *Alexiade*, t. II, p. 177.

(3) Mentionnés respectivement en 1105, 1110, 1119 et vers 1130. (Amari, *Storia dei Musulmani in Sicilia*, t. III, p. 353, 354, 658.)

(4) Anne Comnène, *Alexiade*, t. II, p. 121, 170. — Nicetas Choniate, *Historia*, p. 116, 131, 474.

(5) Ils avaient dans le port les mêmes attributions que les protontini dans le district : « Ubi prothontini non sunt, per comitos facias exhiberi. » (*Syllabus membranarum ad regiæ siclæ archivum pertinentium*, t. I,

principauté sous les ordres d'un chef d'escadre ou *protontino*, πρῶτος τινων, « le premier de quelques [dromons ou comites] (1) ». Le droit maritime public et privé qui les régit est d'origine orientale, aussi bien les lois célèbres de Trani et d'Amalfi que le consulat de la mer en usage dans la Grande Grèce dès le XI[e] siècle (2).

Par la porte grande ouverte de l'Italie méridionale, la civilisation byzantine s'introduit dans l'occident de l'Europe, elle n'entre pas seule.

La conquête de Messine et de Palerme, en 1060 et 1071, dévoila aux Normands la puissante centralisation des Arabes, qui plaçaient arsenal et vaisseaux sous le contrôle direct de l'émir. Comme il fallait à cité musulmane magistrat musulman, les vainqueurs respectèrent l'émir et en firent un vice-roi. Lorsque la Cour vint résider en 1107 dans la capitale de la Sicile, il perdit ses attributions de vice-roi; mais, d'autre part, sa juridiction s'étendit à tous les musulmans de l'île, marins pour la plupart; c'est ainsi que le ministre d'État pour les affaires musulmanes, le vizir, disent les historiens arabes (3), fut investi *ipso*

p. 252.) — L'empereur Frédéric II, parlant en 1239 des comites héréditaires, en fait remonter l'institution à ses prédécesseurs, « nostri genitores ». (HUILLARD-BRÉHOLLES, *Friderici II historia diplomatica*, t. V, p. 580.)

(1) « Ἄρχοντα... ὑπ' αὐτούς τινας δρόμωνας », définition que Léon le Philosophe donne du commandant byzantin, s'applique au protontino sicilien, dont elle explique le nom. (*Naumachie*, art. 37.) — Les textes sont muets sur le protontino et sur ses origines jusqu'à l'année 1208. (CAMERA, *Memorie diplomatiche... di Amalfi*, t. I, p. 532. — *Syllabus membranarum*, t. I, p. 20, n. 1. — *Archivio segreto* du Vatican, reg. 24, fol. 129.) — D'aucuns ont trouvé dans le douzième livre du traité de médecine d'Alexandre de Tralles, lequel traite des fièvres, que protontino signifie capitaine de vaisseau, πρῶτος, « premier » et, τινα, « vaisseau ». (*Syllabus membranarum*, t. I, p. 20, n. 1.) Mais c'est faire preuve de peu de logique que d'aller chercher dans un auteur du VI[e] siècle la signification d'un terme du XII[e], et de prendre un vase (τινα) pour un vaisseau de guerre.

(2) Adolf SCHAUBE, *Neue Aufschlüsse über die Anfänge des Consulats des Meers*, dans le *Deutsche Zeitschrift für Geschichtswissenschaft*, t. IX (1893), p. 223-258, et X (1894), p. 127; cf. aussi t. X, p. 288.

(3) Ibn al Athir, dans AMARI, *Storia dei Musulmani in Sicilia*, t. III, 422.

facto du commandement de la flotte; comme tel, il groupa sous son autorité, dès le règne de Roger II, toutes les forces navales du royaume, même de la Grande Grèce (1). L'émir fut habillé à la grecque, qualifié d'archonte, de protonotaire, de protonobilisme, vêtu d'une robe écarlate et recouvert d'une aumusse (2); son nom enfin, *ἀμηρ*, déformé au génitif en *ἀμήραδος*, fit fortune sous la forme « amiratus » ou par euphémisme « admiratus », « amiral. » Comme il y avait des amiraux subalternes, plus tard appelés vice-amiraux (3), à la tête des circonscriptions régionales et des arsenaux de Palerme, Messine et Naples, on donna au chef suprême de la flotte sicilienne le nom de grand amiral.

Plus d'un grand amiral fut d'origine musulmane; tels Georges d'Antioche, l'expert « théoricien, un de ces hommes au feu desquels personne ne se chauffe (4) »; Philippe de Mehdiâh, page de Roger II, qui prit Bône (5); 'Abd'ar Rahmân, qui attaqua Mehdiâh. Disgracié par Roger II, 'Ahmed le Sicilien devint capitaine des armées navales du saïd de Tunis et du khalife de Maroc (6). C'est par la Sicile, plus que par l'Espagne, que les connaissances des Arabes en

(1) Amari donne de la métamorphose de l'émir en amiral de la flotte sicilienne une explication judicieuse et documentée, à laquelle je me rallie complètement. (*Storia dei Musulmani in Sicilia*, t. III, p. 350-354.) — Voyez au contraire les étymologies fantaisistes du mot amiral données par P. Vincenti, *Teatro degli nomini illustri che furono grand' ammiragli nel regno di Napoli*, p. 5.

(2) Capitula ou articles organiques de l'office d'amiral de Sicile (1305), publiés par Camera, *Annali delle Due Sicilie*, t. II, p. 122-124.

(3) Parmi les amiraux subalternes du XIIe siècle, je signalerai le fils du grand amiral Maione de Bari, à l'usage duquel Maione composa un traité de morale (publié dans l'*Archivio... napoletan.*, t. VIII, p. 461). Sur les quatre vice-amirautés des Deux-Siciles, cf. Cadier, *Essai sur l'administration du royaume de Sicile*. Paris, 1891, in-8°, p. 174.

(4) 'Ibn Khaldoun et As Sahadî, dans Amari, *Biblioteca arabo-sicula*, t. II, p. 207, 563. — Un peu à l'est de Palerme, la haute arche abandonnée du Ponte dell' Ammiraglio construit en 1113 est un dernier souvenir de Georges d'Antioche.

(5) En octobre 1153. ('Ibn 'al Aziz, dans Amari, *ouv. cité.*, t. I, p. 479.)

(6) Amari, *ouv. cité*, t. II, p. 166, 206.

nautique, en géographie et en astronomie se divulguèrent dans le monde latin, et que l'on connut le *feu silvestre*, projeté par les *sarbacanes* (1), l'aiguille aimantée ou calamite et les cartes marines.

Par ordre de Roger II, Mohammed'ibn Mohammed compile un grand ouvrage sur les *voies et les royaumes de la terre*.

Edrisi, chassé de Malaga, où régnaient ses ancêtres, reçoit du même roi un accueil empressé ; il fabrique des sphères célestes en argent et renouvelle la Cosmographie de Ptolémée par sa célèbre géographie arabe ou *Recréation de celui qui désire parcourir les pays*. Pour la préparer, Roger II envoie durant quinze ans, au levant comme au ponant de l'Europe, au midi comme au nord, de nombreux voyageurs qui lèvent des plans et recueillent des itinéraires (2). Il y a là, en germe, toute une révolution de la géographie ; l'usage des cartes côtières se généralisant en Sicile (3) substituera la navigation rationnelle à la routine du pilotage et permettra la conquête progressive du monde.

Les marins génois, que les souverains des Deux-Siciles appelèrent à leur service au début du XIIIe siècle (4) et qui n'avaient connu jusque-là qu'un organisme maritime rudimentaire (5), se familiarisèrent avec cette civilisation ; ils

(1) Les sarbacanes, mot d'origine arabe, zabatâna, étaient de petites cannes creuses, « cannuculas pro proiciendo igne silvestro (*sic*). » (Mandement de Charles d'Anjou à l'artilleur, « artillatori », châtelain du Castel Capuano. Naples, 12 mai 1284. (*Archivio di stato* à Naples, reg. 48 (1284 B), fol. 158 v°.)

(2) Edrisi termina en 1153. (AMARI, *Biblioteca arabo-sicula*, t. II, p. 487, 565, et t. III, 663.)

(3) Un navire de Messine, le *S.-Nicolas*, en 1293, n'a pas moins de trois mappemondes de route et de trois calamites à bord. (*Archivio di stato* à Naples, reg. Angioino 63, fol. 93 v°.) — Cf. aussi FINCATI, *Il magnete, la calamita e la bussola*, dans la *Rivista marittima*, ann. 1878, t. II, p. 5.

(4) Guillaume Porc, Alexandre et Nicolas Spinola (1239), Ansaldo et Andreolo de Mari (1241, 1254) mandés par la Maison de Souabe. (HUILLARD-BRÉHOLLES, *Hist. diplomatica Friderici II*, introduction, I, CXLIII.)

(5) *Annales Januenses* (1099-1294), dans les *Monumenta Germaniæ historica*, t. XVIII, p. 22, 30, 95, etc. — En 1226, 1232, apparait dans les

l'adoptèrent et en firent dans le courant du siècle un article d'exportation à travers l'Europe, en Espagne, en Portugal, en France et en Angleterre.

C'est ainsi que les institutions et les traditions maritimes des Deux-Siciles, d'origines diverses, mais fondues par les Normands dans un merveilleux accord, ont suivi sans secousses ni heurts leur développement normal pour aboutir à une science nouvelle et féconde, l'hydrographie, auxiliaire indispensable de la navigation au long cours, et à cette conception de la marine de guerre universellement adoptée au XIIIe siècle : un amiral commandant en chef, des vice-amiraux et des chefs d'escadre appelés capitaines d'armée, — car le mot de protontini, difficile à s'acclimater, ne dépassa pas Gênes (1), — disposent d'un arsenal central et de dépôts régionaux pour organiser ou remiser leurs flottes, entretenues par des contributions provinciales et par le trésor.

Les croisades allaient nous initier à ce mécanisme.

textes génois le mot amiral (*Ibidem*, p. 161, 180, 181, 239), bien que l'on trouve, dès septembre 1195, un privilège de Henri, sire de Saint-Jean d'Acre, pour « Gatforio, victoriosi stolii Januensis amirato ». (Archives de Gênes, *Materie politiche*, mazzo 2. pièce publiée dans le *Liber jurium reipublicae Genuensis*, apud *Monumenta historiæ patriæ*, t. I, p. CCCCX.)

1) Les portentini génois, comme les protontini siciliens, commandaient des divisions de quatre à douze galères et arboraient la bannière de l'une des huit compagnies urbaines. On ignorait jusqu'ici l'origine de leur nom. Ils apparaissent vers 1242 et n'existent plus au XIVe siècle. (*Annales Januenses*, p. 203, 305. — Cf. Heyck, *Genua und seine Marine im Zeitalter der Kreuzzüge*. Innsbruck, 1886, in-8°, p. 140.)

CROISADES

I

PREMIÈRES CROISADES.

La secousse morale qui ébranla l'Europe en l'an 1095, et qui amena de si magnifiques exodes vers l'Orient, fut particulièrement ressentie en France. Depuis le grand seigneur jusqu'au serf, tous prirent la croix. On sait de quels funèbres ossuaires leur inexpérience jonchа les routes de Hongrie et les sables d'Asie Mineure dans la marche sur Jérusalem.

Instruits par là des inconvénients de la route de terre, beaucoup de croisés s'embarquèrent désormais sur les côtes italiennes ou provençales : Venise, Gênes, Marseille, devinrent les têtes de ligne des passages d'outre-mer.

Louis VII le Jeune n'avait pas profité de la leçon : en 1147, il s'acheminait encore vers Jérusalem par Constantinople et laissait dans les plaines d'Antioche la plus grande partie de ses troupes.

Fort heureusement, tous les croisés français ne l'avaient pas suivi. Dès la première croisade, s'était accusée parmi les marins des côtes de la Manche et de la mer du Nord la tendance à user de leurs propres bateaux pour gagner la Palestine. Des escales tout indiquées pour eux étaient le petit royaume français de Portugal et les États normands

de Sicile (1). En 1097, une flotte mouilla devant le port de Tarse, en Cilicie, au moment où les compagnons de Godefroi de Bouillon et de Baudouin venaient de s'emparer de cette ville. Elle était flamingo-normande et avait pour chef Guinimer, de Boulogne, qui parcourait depuis huit ans la Méditerranée. Elle concourut également à la prise de Laodicée (2).

En 1147, tout ce qui gravitait autour de la Normandie avait pris la voie de la mer (3). Les 164 navires présents au rendez-vous, à Dartmouth, formaient trois escadres : les Allemands, aux ordres du comte d'Arschot ; les Flamingo-Boulonnais, sous Christian de Ghistelle ; les Anglo-Normands à part. Plus importante que les autres, la dernière escadre se subdivisait en quatre divisions régionales sous autant de connétables : Londres, Kent, Norfolk-Suffolk et le petit groupe des Écossais et des Bretons. Les Normands étaient au milieu des Anglais.

La difficulté de maintenir l'ordre dans une armée si disparate, les rivalités de nation à nation, les jalousies de classe à classe réclamèrent une discipline impitoyable, basée sur la loi du talion, mort pour mort, dent pour dent. Par mille hommes, deux justiciers assermentés, *conjurati*, furent chargés d'appliquer les règlements sous le contrôle des connétables. Le luxe était interdit, les femmes exclues du saint voyage, la confession hebdomadaire prescrite pour

(1) Orderic Vital, liv. X. Et cf. plus bas.

(2) Albert d'Aix, *Historia Hierosolymitana*, dans les *Historiens occid. des Croisades*, t. IV, p. 349, 380. — Legrand d'Aussy, *Notice sur l'état de la marine en France*, dans les *Mémoires de l'Académie des sciences morales et politiques*, t. II, p. 327.

(3) Osbernus, *De expugnatione Lyxbonensi* (1147), publié en tête de l'*Itinerarium peregrinorum et gesta regis Ricardi*, éd. W. Stubbs, dans la collection des *Chronicles and Memorials of Great Britain*. London, 1864, in-8°, p. cxliv-clxxxii. — Le chroniqueur Robert de Torigny, abbé du Mont-S.-Michel, était également de l'expédition. (*Chronique* de Robert de Torigny, éd. L. Delisle. Rouen, 1872, 2 in-8°, ann. 1147.)

les laïcs, la présence d'un prêtre rendue obligatoire à bord de chaque navire, les clercs et les laïcs priés de tenir chacun de leur côté leurs assemblées particulières, toute cause de discorde écartée.

Le départ eut lieu le 23 mai 1147. On reconnut le voisinage de la Bretagne à la teinte noire et à la profondeur des eaux. Deux jours après, éclatait une tempête, incident obligé de tout récit de croisade. C'était aux approches de la côte si dure de la Biscaie. Dans le lointain, les monts pyrénéens dressaient leur tête : la nuit tombait, et dans les ténèbres on entendait les « sirènes, dont l'horrible chant commence par la plainte pour s'achever dans un éclat de rire ». L'esprit troublé, notre conteur, Osbern, crut voir les Baléares, qu'il place délibérément dans l'Océan. Ses réminiscences classiques le desservaient quelque peu en lui faisant noter partout des vestiges de l'occupation romaine. Quant à Ulixibona, Lisbonne, par exception il en laisse l'honneur au héros de l'Odyssée.

Le 28 juin, la flotte chrétienne était entrée dans le Tage, fleuve poissonneux dont les flots charriaient de l'or. Lisbonne apparaissait au nord sur une colline mamelonnée et ses murailles descendaient en gradins vers le fleuve. Sur des mosquées brillait le croissant, au désespoir du roi de Portugal, Alphonse Ier, prince d'origine française, qui sollicita le concours de ses compatriotes pour déloger les musulmans.

Des murmures accueillirent sa proposition : « C'est une fourberie, disaient les corsaires normands Guillaume et Raoul Le Veau. Passons outre. Il y a cinq ans qu'on a essayé de conquérir Lisbonne. La tentative échoua. Mieux vaut courir sus aux navires des Maures. » Les équipages de huit navires de Normandie, d'Hastings, de Bristol et de Southampton se déclaraient prêts à les suivre. Mais l'opinion contraire prévalut et les troupes débarquèrent pour

entamer le siège. Les gens de Boulogne, de Cologne et des Flandres, désignés sous le terme générique de Français, campèrent à l'est de la ville. Les Anglo-Normands occupèrent les faubourgs de l'ouest, d'où ils avaient chassé les Maures. De ce côté, la garde des retranchements fut assurée chaque nuit par cinq cents hommes, dont le tour de veille revenait tous les neuf jours. Huit bateaux armés battaient le fleuve. Vis-à-vis de la porte qui donnait sur le Tage, les marins dressèrent une gigantesque fronde des Baléares. Une autre fronde lançait des blocs énormes contre la porte de fer de l'ouest.

Dans la conduite des opérations du siège, chaque groupe montra les qualités militaires de sa race. Les gens du Rhin et des Flandres, tenaces et de tout temps fouisseurs infatigables, creusent jusqu'à cinq mines successivement éventées. Aucun camouflet ne les rebute. Le 16 octobre, leurs galeries arrivent au-dessous des remparts, ils mettent le feu aux étais, les murailles s'écroulent. Ils s'élancent à l'assaut, mais, sous une grêle de traits, ils reculent. Les Anglo-Saxons arrivent au pas de course à leur aide. « Arrêtez, disent les Flamands ; ce n'est pas pour vous que nous avons ouvert la brèche, mais pour nous. Faites-en autant avec vos machines. » Piqués au vif, les Anglo-Normands redoublent d'efforts ; ils dressent une tour roulante, qu'ils parviennent par des efforts inouïs à rapprocher des remparts : du haut de la tour ils vont jeter le pont-levis, quand les Maures, effrayés, capitulent (22 octobre) ; les croisés se partagèrent les dépouilles des vaincus, puis continuèrent leur route vers la Syrie, où nulle action saillante ne marqua leur campagne.

En 1188, une nouvelle escadre, composée des mêmes éléments disparates, partit des bouches de l'Escaut pour châtier les corsaires mauresques. Elle se grossit en route de quelques voiles, et, après avoir pris langue à Lisbonne, elle

assiégea Silves, détruisit Cadix et gagna Marseille (1). Mais ce dernier détail se rapporte peut-être à la flotte anglo-normande, qui prit, à l'exclusion des Flamands, une part active à la troisième croisade.

L'ordonnance qui servit de préface à cette croisade tenait un peu du mandement épiscopal et beaucoup du code disciplinaire. L'état-major était un tribunal ; les chefs de la flotte s'appelaient des justiciers. Il y en avait trois, et parmi eux Guillaume de Fors d'Oléron. Coïncidence fortuite ou imitation voulue, certaines pénalités de l'ordonnance rappellent la loi oléronnaise (2), telle la perte du poing pour coups et blessures graves, peine des plus fréquentes, il est vrai, dans les législations septentrionales.

Moins dures qu'en 1147, elles étaient néanmoins très rudes ; qu'on en juge. Le meurtrier serait précipité à l'eau, lié au cadavre de sa victime ; les coups et soufflets étaient punis de trois plongeons en mer ; les injures, les calomnies ou les reproches d'impiété coûtaient chacun une once d'argent de dommages-intérets. Le voleur serait abandonné au premier rivage, la tête tondue, engluée de poix bouillante et de plumes (3).

Les navires anglo-normands eurent à subir une effroyable tempête en contournant l'Espagne ; de 108, il n'en parvint que 30 à Marseille, où Richard Ier, Cœur de Lion, les attendait avec une autre escadre organisée en Provence. Le rendez-vous général des croisés était fixé à Messine pour l'été de 1190.

(1) Chronique publiée par GAZZERA, dans les *Mémoires de l'Académie des sciences de Turin*, 2e série, t. II, p. 177.

(2) PARDESSUS, *Collection de lois maritimes antérieures au* XVIIIe *siècle*. Paris, 1828, in-4°, t. I, p. 306. Ajoutons que, d'après les Rôles d'Oléron, on pouvait se racheter de la perte du poing moyennant cent sous et que le matelot frappé par le patron ne pouvait riposter à la première « colée ».

(3) BENOIT DE PETERBOROUGH, *Gesta Henrici II et Ricardi I Angliae regum*, éd. Stubbs, t. II, p. 116. — MATTHIEU DE PARIS, *Chronica majora*, éd. Henry Richards Luards, t. II, p. 365, dans les *Chronicles and memorials of Great Britain*.

L'expédition française, commandée par le roi Philippe-Auguste en personne, arriva la première au rendez-vous (16 septembre). Elle s'était embarquée sur une flotte génoise retenue d'avance pour le passage de six cent cinquante chevaliers et de treize cents écuyers (1). Philippe-Auguste avait vainement imploré de son rival Richard I[er] l'aumône de cinq galères (2). Dès qu'on l'aperçut au large, la population de Messine accourut au devant du grand roi d'Occident. O déception ! une nef entre silencieusement dans le port ; un homme en descend, défait et pâli par le mal de mer qui le travaille depuis son départ de Gênes ; une suite mesquine l'accompagne. Et la populace s'écoule stupéfaite en murmurant : « Comment ! c'est là le roi de France (3) ! » Une semaine après, elle accueillait par des vivats la venue de Richard Cœur de Lion, dont les galères pavoisées, magnifiques, s'avançaient en bataille, trompettes sonnant. Ce qui accrut le prestige des Anglo-Normands, fut leur entrée de vive force dans la ville, en dépit des Français qui craignaient que l'arrivée de tant de troupes n'amenât la famine (4).

Brutal lui-même, Richard permit à ses soldats toutes les violences, traita la Sicile en pays conquis et le roi Tancrède en vassal. Mais ces procédés ne nuisirent point à sa renommée.

(1) Convention entre la communauté de Gênes et le duc Hugues de Bourgogne, mandataire du roi de France, pour le nolis de navires de transport. Gênes, février 1190. (Archives de Gênes, *Materie politiche*, mazzo 2; impr. partiellement dans les *Monum. hist. patriae*, Chartarum, t. III, col. 355.)

(2) Roger de Hoveden, *Chronica*, éd. Will. Stubbs, dans les *Chronicles and memorials*, t. III, p. 39. Richard n'ayant offert que trois galères, Philippe les refusa.

(3) *Itinerarium peregrinorum et gesta regis Ricardi*, auctore, ut videtur, Ricardo, canonico S. Trinitatis Londoniensis, éd. Will. Stubbs, dans les *Chronicles and memorials*, t. I, p. 156.

(4) Raoul de Diceto, Ms. du *British Museum* 13 E VI col. 656; apud Matthieu de Paris, *Chronica majora*, t. II, p. 366.

Les parades allaient droit au cœur des méridionaux, et Richard Cœur de Lion, en vrai paladin, avait dans les mises en scène héroïques une habileté incomparable. L'ostentation qu'il déployait à Messine fut encore surpassée au départ de cette île pour la Terre Sainte. Le 10 avril 1191, par une belle journée de printemps, son immense flotte s'enfonça comme un coin dans le détroit, sur huit rangs, les bâtiments à une encâblure les uns des autres et les lignes à une portée de trompette (1). La reine douairière de Sicile, la fiancée de Richard Ier, Bérangère de Navarre, ouvraient la marche avec trois grands vaisseaux et les Normands de Sicile qui s'étaient joints à leurs compatriotes; treize dromons suivaient, puis les transports, les grosses busses, sur cinq rangs de profondeur qui s'élargissaient de plus en plus, par lignes de quatorze, vingt, trente, quarante et soixante bâtiments. En serre-file, venaient 53 galères que Richard commandait en personne : c'était l'arrière-garde.

Philippe-Auguste, pendant ce temps, passait modestement en Palestine (2), puis licenciait sa flotte mercenaire. Il prit ses quartiers devant Acre, que les chrétiens assiégeaient depuis plusieurs mois, et poussa vivement les travaux d'attaque du côté de la Tour Maudite.

Avant de gagner la Palestine, Richard fit un crochet vers l'Archipel et trouva l'occasion de conquérir un royaume. Le 6 mai, après une relâche à Candie et à Rhodes, il touchait Chypre. Quelques-uns de ses navires jetés à la côte avaient été pillés par les insulaires, malgré l'énergique résistance des Normands Roger de Harcourt et Guillaume Du Bois. Richard envoya demander raison au prince Isaac Comnène : « *Ptrut, sire*, répondit le prince avec une dédai-

(1) *Itinerarium*, t. I, p. 176. — RAOUL DE DICETO, col. 660.

(2) La *Chronique des patriarches d'Alexandrie* (Bibl. nat., ms. arabe 304, p. 274) évalue à cent busses la flotte française. — Philippe était parti le 30 mars 1191 (*Itinerarium*, t. I, p. 175), et il arriva devant Acre le 20 avril. (*Itinerarium*, t. I, p. 181.)

gneuse désinvolture, je n'ai rien de commun avec le roi d'Angleterre. »

« Aux armes, » rugit Cœur de Lion en apprenant la réponse, et déjà les barques de ses esnèques volent vers Limisso. Sur la plage, les Grecs, les Griffons comme on les appelait, avaient formé avec les objets les plus disparates : portes, fenêtres, tonneaux, pavois, vieilles galères et pontons, une barricade munie de nombreux arbalétriers. Cinq galères, embossées par devant, appuyaient de leur tir la défense fixe. Mais rien n'arrêta Richard Cœur de Lion, qui combattait à la tête des siens : il fonça sur les galères, et bientôt les Griffons éperdus tombaient par grappes du haut des ponts. La barricade fut emportée, l'île prise, Isaac Comnène chargé de chaînes d'argent et le trône de Chypre donné à un prince français, Gui de Lusignan (1). Richard, cependant, avait appris par un navire rencontré en route qu'on l'attendait à Acre.

Il se rembarqua le 5 juin, à Famagouste, pour la Terre Sainte. A la hauteur de Saïda, le 7 juin, un trois-mâts apparut, faisant route vers Saint-Jean d'Acre. Son énorme gabarit, la hauteur prodigieuse de ses mâts, l'apparence solide et gracieuse de sa coque cuirassée de feutre vert et jaune, frappèrent tous les marins du temps et produisirent un long frémissement d'admiration dont nous relevons la trace dans les chroniques arabes et latines. On le rangeait dans la catégorie des dromons. On l'avait vu embarquer à Beyrouth tout un arsenal d'armes et de munitions, cent charges de chameaux, disait-on, sans compter les provisions de bouche. Mais quelle était sa nationalité ? Richard Ier envoya Pierre Des Barres aux renseignements : « Le navire s'avoue du roi de France, rapporta Pierre Des Barres ; mais on ne recon-

(1) *Itinerarium regis Ricardi*, t. I, p. 186-191. — *L'Estoire de la Guerre Sainte* (1190-1192), par Ambroise, éd. G. Paris, dans la *Coll. des Documents inédits*. Paris, 1897, in-4°, p. 40, vers 1439 et suiv.

naît pas l'idiome français ; aucune bannière, aucun signe ne laisse croire qu'il est chrétien. » D'autres éclaireurs revenaient, porteurs d'une réponse différente : « Navire génois, en route pour Tyr (1). »

La maladresse de ces réponses laissa soupçonner le stratagème habituel des Sarrasins. Un bâtiment musulman venait de s'introduire dans le port d'Acre, en se donnant les apparences d'un navire chrétien : sur les voiles, une croix, et en évidence, des porcs, animaux réputés immondes par les sectateurs de Mahomet. Des soldats francs, choisis parmi les prisonniers, étaient placés sur le pont, et des musulmans habillés à la mode franque, la barbe rasée, avaient jusqu'à la fin entretenu l'illusion en saluant les marins de la flotte de blocus dans leur langue (2).

« Je donne ma tête à couper que le navire est sarrasin, s'écria un matelot de Richard. Lancez une galère derrière lui, qu'elle s'approche à toute vitesse sans faire le salut, et vous saurez à quoi vous en tenir. » Ainsi fut fait.

A peine la galère fut-elle à portée du dromon que des flèches s'abattirent sur elle. L'expérience était concluante ; le trois-mâts était bien musulman ; il transportait à Saint-Jean d'Acre un renfort de huit cents hommes d'élite (3), commandés par sept émirs. Vingt et une galères se jetèrent sur le géant immobilisé par le calme. Mais leur allure se modéra sous la pluie de fer et de feu qui tombait du haut des bordages ; les feux grégeois s'étalaient en nappes de

(1) *Itinerarium*, t. I, p. 206. — Raoul de Diceto, col. 661.

(2) *L'Histoire d'Alep de Kamal-ad-Dîn*, version française d'après le texte arabe, par M. E. Blochet, dans la *Revue de l'Orient latin*, t. IV (1896), p. 198. — Monachi Florentini Acconensis episcopi *De recuperatione Ptolemaidæ liber*, publié dans l'édition de Roger de Hoveden, *Chronica*, par le Dr W. Stubbs (*Chronicles and Memorials of Great Britain*). London, 1870, in-8°, t. III, p. cxxxii.

(3) Sept cents soldats suivant l'*Histoire d'Alep* (p. 199), qui évalue à vingt et une voiles la flotte de Richard. Baha-ad-Din (*Histor. Orientaux des Croisades*, t. III, p. 221), porte l'effectif à quarante voiles.

flammes, des serpents venimeux s'abattaient en sifflant sur les ponts. « En avant! cria Richard Cœur de Lion : si l'ennemi échappe, vous serez pendus, oui, je vous ferai périr dans les derniers supplices. » Les marins ont entendu; les uns lacent les gouvernails du dromon, d'autres se hissent à la force du poignet le long des bordages. Plus d'un retombe à la mer, la tête fendue ou les mains tranchées d'un coup de cimeterre : une poignée d'hommes cependant s'étaient rendus maîtres de la proue, quand les Turcs montent en masse des entreponts, refoulent les assaillants et les jettent par-dessus bord. Trois navires ont déjà sombré.

Richard perd tout espoir d'amariner cette riche proie et donne l'ordre de la couler. Ses galères reculent, prennent leur élan, fondent sur le trois-mâts, qu'elles lardent à coups d'éperon. Suivant une autre version, ce fut un plongeur qui perfora la carène (1). Le géant s'enfonçait peu à peu dans l'abîme. Yacoub, maître des engins et commandant des djandârs, pour ne pas tomber vivant aux mains des vainqueurs et leur ôter tout espoir de s'emparer du dromon, descend dans la cale, une hache à la main, et agrandit la voie d'eau (2). Au moment où le navire sombrait, l'équipage se jeta à l'abordage des galères anglaises, avec quel insuccès, vous le devinez. On n'épargna que les émirs et les ingénieurs habiles dans la construction des machines de guerre (3).

Ce combat naval hâta la chute de Saint-Jean d'Acre. La garnison, exténuée et démoralisée, incapable de tenir plus longtemps contre les attaques de Philippe-Auguste et des autres croisés, capitula le 12 juillet, après deux ans d'un siège mémorable : trois cent mille hommes y avaient trouvé la mort.

(1) Raoul de Diceto, col. 662.
(2) *Histoire d'Alep*, p. 199.
(3) *Itinerarium*, t. I, p. 209. — Raoul de Diceto prétend que 200 personnes sur 1,500 furent sauvées, et l'*Histoire d'Alep* 2 personnes seulement.

Philippe-Auguste, prétextant son faible état de santé, mais en réalité blessé de la conduite de Richard I[er], qui avait refusé d'épouser sa sœur Adélaïde, après s'être fiancé à elle, résolut de retourner en France. Il était si démuni, en fait de marine, qu'il dut emprunter deux galères à son rival (1). Il laissait quelques troupes en Palestine sous les ordres du duc de Bourgogne.

Richard, secondé par la flotte, emporta les places de la côte : Jaffa, Ascalon, Césarée; deux fois, il pénétra dans l'intérieur des terres et parvint en vue de Jérusalem; mais Saladin l'empêcha de rester dans la Terre promise. Les conquêtes chrétiennes le long de la côte furent bientôt menacées. Richard dut courir au secours de Jaffa avec cinquante bâtiments. Une galère peinte en rouge, avec la tente et l'étendard couleur sang, fut la première à débarquer son monde : c'était celle du roi; en moins d'une heure, les autres galères en avaient fait autant, et la ville fut sauvée (2). Mais, en définitive, tous ces beaux exploits n'eurent d'autre effet que de frapper les ennemis d'admiration pour la bravoure personnelle de Richard : ils n'eurent aucune influence sur le sort de la Palestine. Richard demanda à Saladin une trêve de trois ans et se rembarqua pour l'Europe.

La quatrième croisade est l'odyssée extraordinaire d'une armée de pèlerins franco-flamands amenés d'incident en incident à la conquête d'un empire. Leurs plénipotentiaires, en particulier Geoffroi de Villehardouin, maréchal de Champagne et futur chroniqueur de l'expédition, avaient traité du passage avec Venise. Moyennant quatre-vingt-cinq mille marcs (3), la République se chargeait du transport

(1) *L'Estoire de la Guerre Sainte*, v. 5300.

(2) *Anecdotes et beaux traits de la vie du sultan Youssof* (*Salah-ed-Din*), par IMAM, dans les *Historiens Orientaux des Croisades*, t. III, p. 332.

(3) Environ 4 millions 1/2. L'effectif prévu était de 4,500 chevaliers,

des troupes et fournissait de plus cinquante galères d'escorte, « por l'amor de Dieu, » disait-elle, c'est-à-dire contre l'abandon de la moitié des prises; c'était une façon nouvelle d'entendre le désintéressement. On en eut bientôt un spécimen.

La flotte préparée se trouva trois fois trop nombreuse pour les croisés français qui vinrent au rendez-vous : beaucoup d'entre eux étaient descendus, en dépit des conventions, vers Marseille ou vers les Pouilles; tout un corps d'armée s'était embarqué en Flandre sous les ordres de Jean de Nêle, châtelain de Bruges; de Thibaut, fils du comte de Flandre, et de Nicolas de Mailly. Venise exigeait le payement intégral du prix convenu; les seigneurs se dépouillèrent de leur vaisselle, les passagers se cotisèrent; les escarcelles vidées, il s'en fallut de plus d'un tiers que le prix d'affrètement fût atteint. Pour se libérer, les Français acceptèrent d'aider la République à reprendre Zara en Dalmatie. Le légat objecta la défense pontificale d'attaquer aucun peuple chrétien; mais la volonté indomptable du vieux doge Dandolo l'emporta : et la flotte quitta les lagunes le 8 octobre 1202.

Le 10 novembre, les trois cents voiles (1) se déployaient devant Zara : les galères rompaient la chaîne du port; une semaine après, la ville se rendait : les croisés y prirent leurs quartiers d'hiver (2).

Des ambassadeurs se présentèrent au camp avec de magnifiques promesses qu'ils exposèrent de la part de leur maître : deux cent mille marcs et des vivres pour les croi-

9,000 écuyers et 20,000 sergents à pied. Le tarif adopté était de 2 marcs par homme et 4 par cheval. Les vivres étaient fournis pendant neuf mois par la République. (Geoffroi DE VILLEHARDOUIN, *Conquête de Constantinople*, éd. Natalis de Wailly. Paris, 1872, in-8°, p. 10-14.)

(1) ANDREÆ DANDULI, *Chronicon*, apud MURATORI, *Rerum italicarum scriptores*, t. XII, col. 320.

(2) VILLEHARDOUIN, p. 36, 44 et suiv.

sés, la réunion des églises grecque et latine, l'entretien d'une armée en Terre Sainte (1). C'était le cas d'appliquer le « timeo Danaos, et dona ferentes », ce que ne manquèrent pas de faire les lettrés, l'abbé de Vaux entre autres; car la proposition émanait d'un Grec, Alexis, fils d'Isaac l'Ange, empereur détrôné de Constantinople; en retour de ces offres, il implorait notre appui contre Alexis III. Les barons français ne s'accordèrent pas sur la réponse à faire : les uns, comme Simon de Montfort, impatients et las de tous ces retards, prirent la route de Hongrie; d'autres, avec Renaud de Montmirail, continuèrent leur voyage vers les Lieux Saints. Les derniers se rallièrent à l'avis du doge, dont l'opiniâtreté triompha pour la seconde fois. Dandolo avait accueilli favorablement la requête du jeune Alexis, simplement par souci des intérêts commerciaux de Venise. « C'était assurément se compromettre que d'envoyer une flotte de guerre équipée par la République attaquer l'Égypte, un pays où ses marchands faisaient des affaires d'or (2). »

L'expédition d'Orient était un dérivatif inespéré.

Le lundi de Pâques, 7 avril 1203, la flotte quitta Zara, préalablement démantelée et ruinée. On donnait comme rendez-vous aux dissidents et à la flotte flamande, dont on avait appris l'arrivée à Marseille, le port de Modon en Grèce; mais aucun bâtiment, aucun homme ne rallia. Bien au contraire! A Corfou, de nouvelles défections faillirent se produire : des chevaliers français déclaraient leur ferme intention de regagner Brindes; ils se laissèrent cependant toucher par les prières de leurs amis, qui les supplièrent à genoux de ne pas affaiblir l'effectif déjà bien amoindri de l'armée.

L'éblouissant spectacle qui s'offrit, le 23 juin, aux regards

(1) VILLEHARDOUIN, p. 62 et suiv.

(2) W. HEYD, *Histoire du commerce du Levant au moyen âge*, trad. Furcy-Raynaud. Leipzig, 1885, in-8°, t. I, p. 266.

des pauvres barons d'Occident récompensa leur dernier effort. La flotte était arrivée près de l'abbaye de San-Stefano sur la Propontide. A trois lieues de là, se déroulait le panorama de Constantinople, des palais et églises d'une richesse incomparable, une ville immense dont les petites cités latines donnaient à peine l'idée : d'un mot, Villehardouin peint l'émotion de ses compagnons d'armes : « Il n'i ot si hardi cui la chars ne fremist (1). » Constantinople avait la forme d'une voile latine, triangulaire, deux des angles tournés vers la mer. De tous côtés, la flotte pouvait y accéder, les eaux restant profondes jusqu'au pied des remparts (2).

Les Grecs savaient combien cette longue enceinte maritime était vulnérable : ils la renforcèrent d'une seconde ligne de murailles et adoptèrent un plan de défense en harmonie avec la topographie locale. Ils jugèrent dangereux de cantonner leur flotte à l'arsenal de Blachernes, au fond de la Corne d'Or, où elle aurait été acculée par les assiégeants. Fermant donc la Corne d'Or d'une chaîne dont l'extrémité était rivée à la tour de Galata, ils conçurent le projet de prendre à revers la flotte latine au moment où elle chercherait à pénétrer dans cette baie intérieure. La défense mobile aurait comme point d'appui, comme refuge au besoin, l'arsenal de Contoscèle sur la Propontide, dont le bassin, enveloppé de hautes murailles, fut approfondi au vif-argent : une chaîne en défendait l'entrée (3). Mais que pouvait le mégaduc Théodore Lascaris avec quelques galères, derniers vestiges des brillantes escadres d'antan !

La flotte des croisés put parader impunément sous les murs de Byzance afin de montrer au peuple le jeune pré-

(1) VILLEHARDOUIN, p. 72.

(2) *Chronique de Romanie*, publiée par BUCHON dans ses Chroniques étrangères relatives aux expéditions françaises pendant le XIII[e] siècle, *Panthéon littéraire*. Paris, 1840, in-8°, p. 14.

(3) G. PACHYMÈRE, *Michael Palaeologus*, liv. V, chap. X.

tendant. Puis elle s'apprêta à débarquer près de la ville les troupes formées en sept corps sous les ordres de Baudouin et de Henri de Flandre, Hugues de Saint-Pol, Louis de Blois, Matthieu de Montmorency, Eudes de Champlitte et Boniface de Montferrat. A l'avant-garde, Baudouin disposait des archers et des arbalétriers pour balayer la côte; les étrangers : Toscans, Lombards et Allemands, étaient à l'arrière-garde avec Boniface de Montferrat. L'attaque commença aux feux de l'aurore : « et li matins fu biels, un poi après le soleil levant. » La flotte s'avançait sur trois lignes; en tête, voguaient les galères de guerre, les huissiers en remorque portaient la cavalerie, les grandes nefs venaient derrière avec l'infanterie. Chevaliers et archers, sautant à la mer, délogèrent par une charge vigoureuse l'armée d'Alexis III qui leur disputait le rivage et l'obligèrent à se renfermer dans Constantinople.

La tour de Galata, à l'entrée du port, fut emportée, tandis que l'*Aquila* fonçait, toutes voiles dehors, sur la chaîne tendue à l'entrée de la Corne d'Or et la brisait (1). Les Vénitiens auraient voulu que tout l'assaut « fust par devers la mer. Li François disoient que il ne savoient mie si bien aidier sor mer com il savoient par terre (2) ». On s'arrêta donc à une attaque par terre et par mer. Elle eut lieu le 17 juillet 1203.

Quatre corps français, commandés par Baudouin et Henri de Flandre, Louis de Blois et Hugues de Saint-Pol, montèrent à l'assaut du côté du palais de Blachernes, pendant que les autres corps restaient à la garde du camp. Une quinzaine d'hommes parvinrent au faîte des remparts; mais les Anglo-Danois de la garde véringue, après un terrible corps à corps, les arrêtèrent et, ayant reçu des renforts, repoussèrent l'escalade.

(1) Dandolo, apud Muratori, t. XII, col. 321-322.
(2) Villehardouin, p. 90.

Du côté des Vénitiens, le succès se prononçait, grâce à l'admirable « proesce » d'un vieillard octogénaire, Dandolo ; le premier à terre, il entraîna les siens d'un tel élan qu'en peu d'instants vingt-cinq tours tombèrent en leur pouvoir. Les Vénitiens prévinrent un retour offensif de l'ennemi en masquant leurs positions par un rideau de flammes et de fumée noire que le vent chassait en tourbillons vers la ville (1). L'empereur Alexis, occupé ailleurs, était sorti de l'enceinte pour combattre les Français. Ces derniers avaient six corps de bataille contre quarante; mais leur ferme contenance en avant des palissades du camp donna au doge le temps d'arriver et, toutes les troupes réunies, de mettre en fuite Alexis.

Isaac l'Ange fut rétabli sur le trône. Il sentait, sous le « bel semblant », dont faisaient montre ses sujets, sourdre un violent dépit contre l'intervention étrangère. Les croisés partis, l'irritation éclaterait sans contrainte. Il retint donc à sa solde ces auxiliaires, non sans récriminations du parti français qui, à Corfou, « avait meu la discorde » et voulait continuer sur Jérusalem. Le contrat de société, « la compaignie » entre Français et Vénitiens, fut prolongé d'un an jusqu'à la Saint-Michel de l'année 1204. L'armée latine fut cantonnée dans un faubourg de Constantinople, à Galata; la flotte hiverna dans la Corne d'Or (2).

Entre Latins et Grecs, les rapports s'aigrirent dès que le jeune Alexis, aidé par un corps d'armée français, eut assez affermi la domination paternelle pour se passer d'alliés. Un incendie, dont les causes restèrent inexpliquées, dévora une partie de Constantinople; le front du feu parcourut « demie lieue de terre ». Il s'en fallut de peu que la flotte vénitienne n'eût le même sort, non par accident cette fois : les gens de Byzance lancèrent sur elle dix-sept grandes nefs,

(1) Villehardouin, p. 97 et suiv.
(2) *Idem*, p. 113.

brûlots énormes chargés de poix et d'étoupes enflammées : le vent, qui soufflait « durement » de l'Ouest, les portait en plein sur la flotte à l'ancre. Mais les marins de Venise, avec une dextérité remarquable, accrochèrent les brûlots et les tirèrent dans le courant du bras de Saint-Georges, qui les emporta.

L'ingrat Alexis fut payé de « de guerredon ». Il fut étranglé par un de ses officiers, Murzuphle, qui chaussa les bottes vermeilles d'empereur d'Orient (janvier 1204). Les croisés, sans cesse dupés, résolurent d'en finir en prenant Constantinople pour leur compte : un empereur, élu par douze des leurs, aurait le quart des conquêtes; Français et Vénitiens se partageraient également les trois autres quarts.

Le vendredi 9 avril, la flotte, partie de Galata, s'avança sur une ligne d'une demi-lieue de long, chaque corps formant une escadre distincte, les nefs alternant avec les galères et les huissiers chargés de chevaux. Le combat s'engagea en cent endroits à la fois. Du haut des antennes, les échelles de corde tombaient sur les murailles, où les Latins montaient avec furie; néanmoins, après un rude corps à corps, ils furent repoussés avec perte. Quelques nefs continuèrent à tirer de leur mangonneaux pour couvrir la retraite. Le conseil de guerre fixa au lundi 12 avril un second assaut : les nefs s'attacheraient deux par deux à chaque tour du seul périmètre de la Corne d'Or, car le courant ne permettait point de tenir dans le bras de Saint-Georges.

Par une forte brise, *la Pèlerine* et *le Paradis* vinrent heurter une des tours désignées : l'équipage bondit à l'assaut, un Français, André d'Urboise, et un Vénitien en tete : la tour était prise, la brèche faite (1). Les croisés brisent trois des portes et entrent en masse. Murzuphle, fait prisonnier, est précipité du haut de la colonne d'Arcadius toute chargée

(1) Villehardouin, p. 143.

de bas-reliefs triomphaux, d'où une prédiction déclarait que serait jeté un empereur perfide (1).

Quelques jours après, à minuit, « en l'eure que Diex fu néz », Baudouin, comte de Flandre, était proclamé empereur. L'empire latin d'Orient était fondé; il devait durer soixante ans (1204-1261). Je n'ai pas à retracer les conquêtes continentales des croisés. Ils soumirent promptement les provinces européennes de l'Empire. Boniface de Montferrat eut le royaume de Salonique, et un neveu et homonyme du maréchal Villehardouin conquit la Morée avec l'appui d'une flotte vénitienne (2).

La défection de sept mille croisés, qui partirent subrepticement en s'entassant sur cinq grandes nefs de Venise (3), réduisit, un moment, à quelques ports l'occupation française : Bizoe en Thrace, Selymbria sur la Propontide, Spiega et Kios sur la côte asiatique. Les Bulgares attaquaient au nord, les Grecs de Théodore Lascaris au sud. L'empereur Henri, qui avait succédé à son frère Baudouin, était sans cesse sur le qui-vive : un jour, le 31 mars 1207, il apprend le subit investissement de Kios, que défend Macaire de Sainte-Menehould avec quarante chevaliers. Il était alors à table dans son palais de Blachernes. Il se précipite vers le port et, avec lui, la Cour, les Vénitiens, les Pisans s'embarquent sur dix-sept vaisseaux assemblés à la hâte; Geoffroy de Villehardouin est dans l'un, Milon de Brabant dans un autre. La flottille s'avance sur une ligne contre les soixante navires de Lascaris, qui reculent et s'adossent au rivage. Henri attendait, pour attaquer, des renforts de la capitale : mais l'ennemi lui évite cette peine; gardé à vue, il perd contenance et déloge dans la nuit du 1er au 2 avril, après avoir incendié sa propre flotte (4). Sturione, l'amiral de

(1) Villehardouin, p. 183. — *Chronique de Romanie*, éd. Buchon, p. 20.
(2) *Idem*, p. 195.
(3) Avril 1205. (Villehardouin, p. 225.)
(4) Villehardouin, p. 283.

Lascaris, ayant paru avec dix-sept galères devant Cyzique, l'empereur lança à sa poursuite quatorze galères qui lui donnèrent la chasse deux jours et deux nuits sans le joindre (1).

A quelque temps de là, c'était un pirate de Nègrepont, Ravan, qui insultait les franchises territoriales de l'empire, sous les yeux de l'empereur. Les galères du pirate cherchaient à emmener une grande nef ancrée dans le port de l'Armiro, en Thessalie. Pour la dégager, l'empereur dut lancer sur les pirates ses chevaliers, montés sur de simples barques (2).

Des alertes continuelles démontraient l'urgence d'une marine de guerre permanente. Les empereurs latins ne surent pas le comprendre. Ils se contentèrent de mobiliser, à l'occasion, quelques navires vénitiens (3), qu'ils remisaient dans un petit port voisin du monastère du Christ Evergète (4). Cette négligence leur coûta l'empire, en 1261; les basiles grecs, établis à Nicée, s'étaient maintenus dans la domination de la mer de Marmara et de la mer Noire; ce fut leur flotte de guerre, une soixantaine de navires, qui mit en fuite le dernier empereur latin, Baudouin II (5).

De même, les princes francs d'Achaïe s'étant déchargés de la garde de leurs côtes qu'ils confièrent à Venise, la République y gagna, moyennant la solde annuelle de quatre, puis de deux galères, les ports de Coron et de Modon (6).

En définitive, comme souveraine d'un quart et demi de l'empire, de la Dalmatie, de la Crète et de nombreuses

(1) Villehardouin, p. 288.

(2) *Idem*, p. 403.

(3) *Chronique de Romanie*, éd. Buchon, p. 101. — Le Beau, *Histoire du Bas-Empire*, t. XVII, p. 365.

(4) Pachymère, *De Michaele Palaeologo*, liv. V, chap. x.

(5) *Chronique de Romanie*, p. 101. — Krause, *Die Byzantiner des Mittelalters*, p. 269.

(6) *Chronica de Romanie*, p. 179.

petites principautés de l'Archipel (1), elle avait été la seule à profiter de la guerre. Nous avions été sa dupe. Et comment en eût-il été autrement?

II

PORTS MÉDITERRANÉENS.

Les Capétiens n'avaient encore aucun débouché sur la Méditerranée (2). Sous les derniers Carolingiens, l'autorité royale, cessant de se faire sentir aux extrémités de la France, s'était confinée aux provinces du centre et du nord. La Provence dépendait de l'Empire ; de l'autre côté du Petit Rhône, l'ancienne Septimanie relevait des comtes de Toulouse (3), qui possédaient en propre les comtés de Narbonne et de Saint-Gilles (4). L'indépendance avait enfanté l'anarchie. Dès le milieu du XIe siècle, les guerres particulières entre les seigneurs languedociens, la levée de péages sans nombre, tous les désordres des luttes intestines avaient atteint un tel degré d'acuité que le commerce était presque partout interrompu (5).

Le remède fut pire que le mal. Les intérêts économiques du pays restaient subordonnés aux visées ambitieuses des seigneurs, qui payaient des plus honteuses concessions aux étrangers une promesse de coopération militaire ou navale. Le comte de Toulouse, Bertrand, octroyait aux marins

(1) Schlumberger, *les Principautés franques du Levant.*

(2) Louis le Gros, le premier, exerça quelque autorité en Languedoc. (*Histoire du Languedoc*, nouvelle édition, t. III, p. 709.)

(3) Partage de 1125 entre Alphonse Jourdain, comte de Toulouse, et Raymond Bérenger, comte de Barcelone.

(4) *Histoire du Languedoc*, t. III, p. 771.

(5) *Ibidem*, t. III, p. 401. — W. Heyd, *Histoire du commerce du Levant au moyen âge*, trad. Furcy-Raynaud. Leipzig, 1885, in-8°, t. I, p. 185.

génois le monopole des importations à Saint-Gilles (1). Guillem VI, chassé de Montpellier par une émeute et réintégré dans la seigneurie grâce au concours des galères génoises, leur accordait le privilège de commercer librement dans ses domaines, sans autres concurrents que les Pisans : comme ces alliés n'étaient pas hommes à se contenter de si peu, Guillem dut interdire à ses propres sujets de naviguer au delà de Gênes (1143) (2). Douze ans après, la République ligurienne réitérait ses prétentions : « au prix du renouvellement de l'odieuse servitude qui paralysait notre commerce avec l'Orient, elle eut la dérisoire générosité de promettre assistance à nos relations avec l'Espagne (3). »

De plus en plus exigeante elle voulait réserver à ses seuls marchands l'accès de nos côtes; les Pisans refusèrent d'obéir à cette injonction et nos franchises territoriales ne furent plus respectées par les navires de guerre. Le pape Alexandre III, embarqué sur une galère narbonnaise, faillit être enlevé en vue de Maguelone par la flottille pisane de l'empereur Barberousse (août 1164) (4).

Les Bouches-du-Rhône devinrent le théâtre de sanglantes batailles, de chasses furieuses et de feintes habiles à travers le Delta. En 1165, les Pisans envoyaient huit galères côtoyer la Provence : quatorze galères génoises, lancées derrière elles, remontèrent le Grand Rhône, sur l'avis que l'escadrille était mouillé à Saint-Gilles. Les Pisans, avertis, détalèrent par le grau de la Chèvre, et, déroutant la poursuite, qui alla s'égarer du côté des graus de Montpellier, ils

(1) *Liber jurium reipublicæ Genuensis*, dans les *Historiæ patriæ monumenta*, t. I, p. 99 : privilège du 10 août 1109.

(2) *Liber jurium*, t. I, p. 87.

(3) *Idem*, t. I, p. 182. — A. GERMAIN, *Histoire du commerce de Montpellier antérieurement à l'ouverture du port de Cette*. Montpellier, 1861, 2 in-8°, t. I, p. 93-96.

(4) MURATORI, *Chronica varia pisana*, p. 177. — *Histoire du Languedoc*, t. VI, p. 13.

revinrent achever leurs chargements à Saint-Gilles. Dépités, furieux d'avoir été joués, les Génois n'ont pas abandonné la chasse; ils reparaissent à Arles avec quarante-cinq galères et défilent sans saluer personne, vociférant qu'ils vont châtier leurs insolents ennemis. Ceci se passait aux approches de la nuit. A moitié chemin entre Fourques et Saint-Gilles, les galères s'engravent contre un bas-fond; elles s'embarrassent de leurs rames et de leurs gaffes et sont dans l'impossibilité de continuer leur route avant le jour. Le lendemain soir, les deux parties en vinrent aux mains, mais sans résultats décisifs.

L'année suivante, les rôles étaient renversés : les Pisans poursuivent les Génois et capturent cinq grands navires aux graux de Melgueil. Tandis qu'ils se reposent au quartier des étrangers à Saint-Gilles, surgissent soudain, à deux milles du campement, cinquante galères génoises. Ils n'ont, eux, que trente et un bâtiments. L'ennemi débarque et, malgré sa supériorité numérique, est vaincu après un rude combat. Néanmoins, les Pisans, affaiblis par leurs pertes, redoutent une nouvelle attaque et tirent leurs navires fort avant dans les terres (1).

Par la terreur ou par la diplomatie, Gênes arrivait à ses fins; au mépris des observations d'Alexandre III, elle s'attribuait un monopole inconnu des païens eux-mêmes (2). Elle emprisonnait les marchands de Montpellier, empêchait les Narbonnais d'expédier par an plus d'un vaisseau chargé de pèlerins et obtenait d'eux d'importants privilèges commerciaux (3); pour couronner son œuvre spoliatrice, elle faisait défendre à tous les marchands languedociens de

(1) *Annales Januenses,* dans les *Mon. Germaniæ hist.*, t. XVIII, p. 66 et suiv.

(2) Bulle du 11 octobre 1168. (Gariel, *Series præsulum Magalonensium*, t. I, p. 220.)

(3) Célestin Port, *Essai sur l'histoire du commerce maritime de Narbonne,* p. 96.

naviguer sans son autorisation (1). Raymond V, comte de Toulouse, avait consenti à cette stupéfiante déchéance de ses droits : il avait abandonné de plus les ports de Marseille, d'Hyères et la moitié des places maritimes échelonnées entre Arles et la Turbie, à charge pour Gênes de fournir la flotte qui les conquerrait. Belles promesses, dont le seul inconvénient était d'être faites aux dépens du bien d'autrui.

La campagne échoua. Mais, avec une outrecuidance inouïe, Gênes exigea et obtint des rois de Sicile Guillaume Ier et Frédéric Barberousse l'interdiction pour les Provençaux de commercer dans les Deux-Siciles (2).

Aux mesures haineuses et tracassières des Génois, les grandes villes de la côte opposèrent une politique large et intelligente ; par des traités de commerce ou d'alliance, elles garantirent une réciprocité de traitements à leurs nationaux (3). Gênes comprit que le temps des vexations était passé et que mieux valait s'arranger avec Montpellier, Marseille et Saint-Gilles ; elle alla jusqu'à contracter une alliance offensive et défensive (4). Des villes italiennes, Gaëte et Pise, entraient en relations d'amitié avec nos cités provençales (5). Mais Saint-Gilles, le grand port du XIIe siècle, dont l'église magnifique atteste la splendeur passée, Saint-Gilles déclinait. Il avait donné asile à deux papes

(1) 1174. (*Liber jurium*, t. I, p. 296. — GERMAIN, *Histoire du commerce de Montpellier*, t. I, p. 97.)

(2) 1156, 1191, etc. (*Liber jurium*, t. I, p. 203, 208, 371.)

(3) Accord de 1140 entre Maguelone et Montpellier. (Archives nation., J 340. — GERMAIN, *Hist. du comm. de Montpellier*, t. I, p. 5.)

(4) Traités de Gênes avec Narbonne, 1er décembre 1182, 8 octobre 1224; avec Montpellier, 3 août 1201, 28 août 1225; avec Marseille, 3 mars 1211, 7 mai 1229; avec Saint-Gilles, 11 juin 1232. (Archives de Gênes, *Materie politiche*, mazzi 2-4, publiés dans le *Liber jurium*, t. I, p. 760, etc., par GERMAIN, *Hist. de la commune de Montpellier*, t. II, p. 422.)

(5) Traités de Marseille avec Gaëte, Pise et Nice, 1208, 1209, 1219. (Louis MÉRY et F. GUINDON, *Histoire analytique et chronologique... de Marseille*, t. I, p. 215, 218, 271 et 134.)

fugitifs, Gélase II et Innocent II, et à un roi de France malheureux, Louis VII. Et ce furent un interdit pontifical et une ordonnance royale qui lui donnèrent le dernier coup en 1217. L'interdit le frappait comme l'un des foyers d'infection de l'hérésie albigeoise ; l'ordonnance lui enlevait toute clientèle en créant les fameuses foires de Beaucaire.

Deux villes, l'une en Languedoc, l'autre en Provence, par leur importance croissante, devenaient les reines de l'essaim de petits ports qui couvraient nos rives méditerranéennes. La guerre des Albigeois les mit aux prises, sans les affaiblir. C'était Montpellier et Marseille.

Montpellier était à la fin du XIIe siècle le rendez-vous des « Arabes du Garb (Afrique septentrionale), des marchands de la Lombardie, du royaume de la grande Rome, de l'Égypte, de la terre d'Israël, de la Grèce, de la Gaule, de l'Espagne, de l'Angleterre, de Gênes et de Pise », une babylone de peuples et de langues (1). Au siècle suivant la ville avait dans le Levant une grosse clientèle que ses vaisseaux desservaient. Depuis 1243, en vertu d'un privilège de Bohémond V, elle expédiait chaque année à Tripoli un chargement d'au moins huit cents tonnes de marchandises (2). En Egypte, elle profitait des licences de commerce accordées aux Aragonais (3).

A la domination directe des rois d'Aragon et de Majorque (1204), Montpellier avait gagné des immunités commerciales dans les États de ses nouveaux maîtres et l'avantage insigne de vivre de sa vie propre (4). Conscientes de leurs intérêts, sollicitées peut-être par l'exemple des Républiques

(1) Benjamin de Tudèle, *Itinerarium*, éd. Asher, p. 33. Cité par Germain, *Hist. du comm. de Montpellier*, t. I, p. 4-5. Le voyage de Benjamin de Tudèle eut lieu en 1166-1167.

(2) Germain, *Hist. de la commune de Montpellier*, t. II, p. 513.

(3) Heyd, *Hist. du commerce du Levant*, t. I, p. 421.

(4) L'éloignement habituel des rois d'Aragon et de Majorque permettait en effet à Montpellier de se régir à sa guise. (Germain, *ouv. cité*, t. I, p. 11.)

de l'Italie, les grandes villes de la côte provençale cherchaient, autant que nos communes du nord, à s'émanciper du joug seigneurial.

La communauté des habitants de Marseille se libéra pacifiquement de la suzeraineté des vicomtes de Baux; leur ayant peu à peu tout soutiré, tout acheté (1), de façon à devenir maîtresse de son sort, elle fit sanctionner son indépendance municipale par le dernier comte de Provence, Bérenger (1225) (2). Des Croisades, date le réveil de la vieille cité phocéenne, endormie d'un sommeil léthargique depuis des siècles. Soldats ou commerçants, les croisés marseillais récoltaient le fruit de leurs peines sous forme de concessions ou de privilèges. Chaque campagne leur était une occasion de profits. Foulque III, roi de Jérusalem, leur octroyait une rue de Saint-Jean-d'Acre (1136); Aymeri, roi de Chypre, leur accordait des franchises (1180), et Conrad de Tyr, un consulat à établir dans sa ville (3), privilège commun, il est vrai, à Saint-Gilles, Montpellier et Barcelone (1187).

Des gros armateurs marseillais, de leur richesse et de leur état d'âme, nous avons un spécimen dans la famille de Manduel, dont les archives ont été conservées. En 1200, Étienne trafique avec la Sicile. Puis son commerce s'étend à toute la Méditerranée : le principal article d'exportation, c'est le drap de Douai ou l'étamine d'Arras. Étienne écoule en Barbarie du corail, des grains, de la farine, du vin, du coton, des pièces de soie et de toile, de la basane, du fil de Bourgogne, des millarès monnayés; aux Baléares et en Syrie, il expédie des draps; en Angleterre, de l'alun et du

(1) Tel le droit de délivrer des sauf-conduits, *salvatoria* (1212).

(2) Louis Méry et F. Guindon, *Histoire analytique et chronologique des actes et des délibérations du corps et du conseil de la municipalité de Marseille* depuis le xe siècle jusqu'à nos jours, t. I, p. 136 et 228. Ces auteurs publient tous les documents justificatifs de leur histoire.

(3) Louis Méry et F. Guindon, t. I, p. 128, et *Docum.*, p. 182, 183, 185, 192.

sucre. Cette brillante fortune, les Manduel n'hésitèrent pas à la compromettre pour maintenir l'indépendance de la cité. Jean est de ceux qui refusent de reconnaître la souveraineté de Charles d'Anjou, devenu comte de Provence par son mariage avec la dernière fille de Raymond Bérenger V. Après la guerre, il ne souscrit point les « Chapitres de paix » (1252) ; il entre dans une nouvelle conspiration contre le vainqueur ; trahi, il est condamné à mort et décapité (1).

La vieille cité provençale était alors des plus florissantes. Un symptôme significatif des progrès de son commerce est l'ensemble des mesures prises par la municipalité pour encourager les armateurs et, en particulier, la réglementation sévère de la concurrence étrangère par un tarif douanier (2). On réduisait à un seul navire le service de navigation des Hospitaliers et des Templiers pour la Terre Sainte ; la tête de ligne resterait à Marseille, toute escale depuis Collioure jusqu'à Monaco étant interdite, deux départs étaient permis, en août et à Pâques de chaque année. Le navire ne pourrait recevoir plus de quinze cents pèlerins, mais un nombre indéterminé de marchands, tous droits de droiture et usage de la commune réservés (1230) (3).

La tête de ligne des passages d'outre-mer, Marseille, était en terre d'Empire ; la papauté ne pouvait laisser à la merci de son ennemi mortel, Frédéric II, la destinée des Croisades. Dès 1240, les Légats avaient jeté leur dévolu sur

(1) 1264. (Blancard, *Documents inédits sur le commerce de Marseille au moyen âge*, t. I, Contrats commerciaux du XIIIe siècle. Marseille, 1884, in-8°, p. XVI, XXIV et suiv.)

(2) Méry et Guindon, *Histoire de Marseille*, t. I, p. 271. Les étrangers étaient soumis au droit de *rivage* sur les marchandises importées, au vingtain de carène sur leur navire, etc., 1228. (*Ibid.*, t. I, p. 364.)

(3) Traité entre Marseille et les deux Ordres religieux par devant Eudes de Montbéliard, connétable du royaume de Jérusalem, le 3 octobre 1230, ratifié par la communauté de Marseille le 17 avril 1234. (Pauli, *Codice diplomatico del sacro militare ordine Gerosolimitano*. Lucca, 1733, in-fol., t. I, p. 124, doc. CXVI.)

une plage du Languedoc pour en faire le port de leurs rêves. Aigues-Mortes était un lieu marécageux et malsain, « dont la solitude n'était troublée que par le vol des oiseaux aquatiques, par le bruit des rames de quelques pêcheurs ou par les chants religieux des moines de Psalmody (1). » Richard, frère du roi d'Angleterre, sollicité par les légats d'y embarquer ses troupes en partance pour la Palestine, refusa pour raison d'hygiène (2). Louis IX n'eut pas les mêmes scrupules. Au cours d'une grave maladie, il avait fait vœu de prendre la croix ; et comme il voulait, pour préparer l'expédition, un port qui lui appartînt, il n'avait pas d'autre choix possible.

Le domaine royal, c'est-à-dire le comté de Saint-Gilles, resserré entre le comté de Melgueil et la Provence, n'avait pas deux lieues et demie de littoral. Encore le territoire d'Aigues-Mortes appartenait-il à l'abbaye de Psalmody, qui le céda à la Couronne par voie d'échange (3).

L'emplacement de la ville future, terrain d'alluvions coupé de canaux et de lagunes, avait quelque chose de la féerique Venise. Le Rosanal venait du Rhône le baigner ; le Vistre et la Vidourle descendaient du nord ; le canal de la Radelle filait dans la direction de Lattes, port de Montpellier, et la ville de Saint Louis put se mirer dans une lagune, au fond de laquelle s'ouvrait la mer.

Un môle aux roches énormes, adossées à une ligne de pilotis, s'éleva à l'entrée de la lagune pour arrêter les vagues soulevées par les vents du large. On en voit les ruines à deux kilomètres au sud de la ville. On leur donne le nom de *Peyrade*. Galères et bâtiments de faible tirant d'eau pénétraient dans le port intérieur : les nefs de fort

(1) J. Pagezy, *Mémoires sur le port d'Aigues-Mortes*. Paris, 1889, in-8°, p. 90.

(2) Matthieu de Paris, *Chronica majora*. t. IV, p. 47.

(3) Août 1248. (Di Pietro, *Histoire d'Aigues-Mortes*. Paris, 1849, in-8°, p. 36 et pièce justif. 2.)

tonnage mouillaient en grande rade en dehors de la Peyrade, les étangs du Repos et du Repausset formant à cette époque une baie largement ouverte au nord-ouest, mais abritée des vents du sud-est par la pointe de l'Espiguette : ici était le Repos, là le Repausset ou Peu de Repos, noms significatifs alors, sans raison d'être aujourd'hui qu'un cordon littoral sépare les deux étangs de la mer (1).

Une tour gigantesque, commencée dès 1246, constitua le premier ouvrage défensif d'Aigues-Mortes. Haute de 34 mètres, avec des murs épais de 6 à la base, la tour de Constance était surmontée d'une tourelle de 17 mètres de hauteur où un farot s'allumait chaque nuit pour la sécurité de la navigation (2). Aussi loin que le phare étendait ses feux, les navires qui touchaient terre devaient acquitter une taxe d'un denier par livre pour l'entretien du lumignon (3). Des privilèges nombreux (4), et surtout le monopole du commerce languedocien, attirèrent promptement des habitants à Aigues-Mortes ; les maisons s'alignèrent au cordeau derrière une enceinte fortifiée. Le port des croisades futures était désormais à l'abri d'un coup de main, et l'embarquement des croisés français ne dépendait plus d'un caprice impérial ou de leur soumission aux conditions draconiennes de Gênes ou de Venise.

(1) J. Pagezy, *Mémoires sur le port d'Aigues-Mortes*, p. 50 et suiv., 86 et suiv. — Cette excellente étude, solidement appuyée sur les documents, complète et rectifie en certains passages l'étude purement technique de l'ingénieur Lenthéric, *le Littoral d'Aigues-Mortes aux* XIII[e] *et* XIV[e] *siècles*, p. 42, 47.

(2) Cf. la description de la tour de Constance dans Di Pietro, *Histoire d'Aigues-Mortes*, p. 116.

(3) Pagezy, *ouv. cité*, pièces justif. XI, XXII et p. 94.

(4) *Ordonnances des rois de France*, t. IV, p. 47.

III

SAINT LOUIS.

Saint Louis fut activement secondé, dans ses préparatifs de croisade, par le pape Innocent IV, qui était venu s'établir à Lyon et s'était entouré d'un concile. Subsides, décimes, indulgences lui furent prodigués : tout fut mis en œuvre pour constituer une grosse flotte. Aux armateurs qui donneraient leurs vaisseaux, aux particuliers qui en construiraient de nouveaux, les péchés étaient remis. Les règles de droit international, édictées trente ans auparavant par le concile de Latran contre la contrebande de guerre, armes, chevaux, navires, et contre l'exercice des métiers de pilote, ingénieur ou autres en pays sarrasins, furent aggravées. Le concile de Lyon prohiba pour une période de quatre ans toutes relations commerciales avec les Infidèles, de façon à laisser le plus grand nombre de vaisseaux possibles à la disposition des croisés (1).

Les mandataires royaux retinrent vingt grandes nefs ou naves marseillaises, gréées et équipées à dire d'experts, moyennant treize cents marcs l'une; généreusement, la ville prenait à sa charge la fourniture et l'entretien de dix galères d'escorte (2). Bien qu'elle touchât le même prix pour douze grandes nefs et onze cents marcs l'une pour quatre

(1) Élie Berger, *les Registres d'Innocent IV*, publiés dans la Bibliothèque des Écoles françaises d'Athènes et de Rome. Paris, 1888-1890, in-4°, t. I, p. XLVII, et t. II, p. XCVI : canons du 17 juillet 1245.

(2) Contrat passé entre Guillaume de Mari et Pierre du Temple, syndics de Marseille, et les envoyés du roi, Renaud de Vicher, précepteur de l'Ordre du Temple en France, et André Pollin, prieur de l'Hôpital, 19 août 1246. (Archives nat., T 445, p. 36, et J 456, publié par Jal, *Pacta Naulorum*, dans les *Mélanges historiques* (Coll. des doc. inéd.), t. I, p. 607, et *Archéologie navale*, t. II, p. 383. — Laforêt, *la Marine des galères*, p. 177-179.)

autres plus petites, Gênes n'offrit rien en retour (1) : ce qui ne l'empêcha pas de recevoir encore la commande de trois bâtiments réservés spécialement pour le roi et sa suite, le *Saint-Esprit*, le *Paradis* et sans doute la *Monnaie* (2).

Pris d'un beau zèle pour la marine, soit ostentation et désir de bien-être, soit déférence pour les prescriptions du concile, quelques grands seigneurs faisaient construire de magnifiques vaisseaux sur les chantiers de l'Océan : Hugues de Châtillon, comte de Saint-Pol, en avait commandé un à Inverness, en Ecosse (3) ; Raymond VII, comte de Toulouse, en équipait un autre en Bretagne (4). Hugues, surpris par la mort, ne vit point achever le sien ; l'autre bâtiment ne toucha point Marseille à temps pour faire partie de la flotte de saint Louis. Ce ne furent point les seuls déboires. Comme effectifs navals et comme date probable du passage, les évaluations primitives se trouvèrent loin de compte. On avait parlé du 24 juin 1247 pour l'appareillage (5) : il fallut le proroger d'un an.

On comptait aussi sur la formidable marine norvégienne d'Hakon IV. Ne devait-il point au pape sa légitimation et son sacre ? N'avait-il point pris la croix, lui aussi ? Si belle que saint Louis lui fît la part, commandement en chef de la flotte et d'une grande partie de l'armée : — « Impossible ! répondit le fourbe (6), bien résolu à rompre ses enga-

(1) Contrat entre Guillaume de Varagine, écrivain de la communauté génoise, et les envoyés du roi, A. Polin, Renaud « Gallarum » et Jean de Paris. Gênes, 13 septembre. — S. Germain en Laye, octobre 1246. (*Archives de l'Orient latin*, t. II, 2e p., p. 231.)

(2) Nolis faits par les amiraux du roi, H. Lercari et J. du Levant, sur ordre des trésoriers. Gênes, 1248, 20 et 23 mai. (Archives de Gênes, *Archivio notarile* Johannis Vegii (1235-1253), copié par Richerius, *Note notariorum*, t. V, p. 2177-2187.)

(3) Matthieu de Paris, *Chronica majora*, t. V, p. 92.

(4) Guillaume de Puy-Laurens, dans les *Historiens de France*, t. XX, p. 771.

(5) Jal, *Pacta naulorum*, *Mél. historiques*, t. I, p. 607.

(6) A Matthieu de Paris, l'envoyé de S. Louis, 1248. (Matthieu de Paris,

gements vis-à-vis du Saint Siège, dès lors qu'il n'avait plus rien à en attendre. Le caractère français est incompatible avec l'humeur impétueuse des Scandinaves; il vaut mieux que chaque armée fasse route à part. » La sienne ne se mit jamais en route.

Les croisés frisons, hollandais et zélandais ne furent point prêts non plus en temps utile : constitués en corps de réserve, ils eurent ordre de s'embarquer l'année d'après, en mars 1249 (1). Ainsi, tout le faix de la guerre retombait sur les Français : l'évêque de Tusculum, légat pontifical, eut défense de les relever de leurs vœux si une dernière hésitation leur venait au moment d'embarquer (2).

Mais, fatalité ! après les avoir si rigoureusement retenus, on ne put fournir à tous le moyen de passer la mer. Nombre d'arbalétriers, plus de mille, ne trouvèrent point de place à bord (3). Les gens responsables, les organisateurs de l'expédition, étaient, à Marseille, les trésoriers royaux Otton de Gavi, précepteur de l'hôpital de Marseille, et frère André « de Geogniaco » (4); à Gênes, Hugues Lercari et Jacques du Levant (5), anciens capitaines de la flotte qui avaient amené Innocent IV de Civita-Vecchia à Savone, en 1244. Sur la recommandation pontificale, saint Louis les nomma *amiraux*, amiraux du roi. Ce sont les pre-

t. IV, p. 652. — RIANT, *Expéditions... des Scandinaves en Terre-Sainte*, p. 340. — BERGER, *Registres d'Innocent IV*, t. II, S. Louis et Innocent IV, p. CLX.)

(1) E. BERGER, *Registres d'Innocent IV*, n° 3967 : Bulle datée de Lyon, 22 juin 1248.

(2) E. BERGER, n° 3966 : Lyon, 19 juin 1248.

(3) MATTHIEU DE PARIS, t. V, p. 24. — E. BERGER, t. II, p. CCXXXV.

(4) Mandement adressé par ces deux personnages aux amiraux Lercari et Du Levant. Marseille, 11 mars 1248. (Archives de Gênes, *Archivio notarile* Johannis Vegii, copié par RICHERIUS, *Note sumpte notariorum*, t. V, p. 2177-2178.)

(5) Mandement de S. Louis leur prescrivant d'acheter à Gênes pour cinq à six cents livres de carreaux à un pied. Paris, octobre 1247 : Vidimus daté de Gênes, mars 1248. (Archives de Gênes, *Archivio notarile* Bartholomaei de Furnariis (1248), cau. 13, fol. 30.)

miers titulaires de ce nom que nous ayons eus en France, de telle sorte que la création de notre marine de guerre fut un acte de foi, et que nos premiers amiraux nous furent donnés de la main d'un pape. Les deux Génois étaient rompus au métier de la mer; dès 1235, Lercari commandait une escadre envoyée contre Ceuta (1).

La besogne n'était point des plus faciles d'organiser l'embarquement de 36,000 hommes (2). Quelques seigneurs, comme Jean de Joinville, avaient passé un traité particulier avec des armateurs de Marseille (3). Mais le rendez-vous général des troupes était à Aigues-Mortes : et c'était un grouillement de navires qui chargeaient des chevaux, des munitions, des outils, des instruments aratoires ; c'était un va-et-vient incessant de bateaux qui transportaient les chevaliers et écuyers dans les 38 grandes naves stationnées dans l'avant-port et spécialement réservées à leur usage (4). Le 25 août 1248, après une dernière prière à l'église Notre-Dame des Sablons, saint Louis prit place à bord de *la Monnaie* avec la reine Marguerite, ses frères, le comte et la comtesse d'Anjou, le comte d'Artois, le cardinal-légat Eudes de Châteauroux. Les amiraux, évoluant légèrement au milieu de la flotte avec leurs galères rapides, jetèrent leurs ordres ; et le signal du départ fut donné.

La flotte se dirigea vers Chypre, où l'hivernage des troupes était préparé : des monticules de blé, des remparts de tonneaux se dressaient en plein champ, tant les granges

(1) *Annales Januenses* Bartholomaei Scribæ, dans les *Monumenta Germaniæ historica*, Scriptores, t. XVIII, p. 184, 214.

(2) *Récits d'un ménestrel de Reims au* XIIIe *siècle*, éd. Natalis de Wailly. Paris, 1876, in-8°, p. 192, n° 372.

(3) Jean de Joinville et Jean d'Aspremont, comte de Sarrebrück, qui menaient chacun dix chevaliers, louèrent à eux deux une nef marseillaise. (*Mémoires de Jean, sire de Joinville*, publiés par Francisque Michel, précédés de dissertations par A. Firmin Didot, et d'une notice sur les mss... par Paulin Paris. Paris, 1859, in-12, p. 37, 40.)

(4) *Récits d'un ménestrel*, p. 192, n° 372.

regorgeaient de vivres. Mais s'écarter du but de l'expédition — l'Égypte — pour prendre comme étape de ravitaillement un pays beaucoup moins fertile était, tout compte fait, une faute que Matthieu de Paris ne manque pas de relever dans sa critique des opérations militaires de la Croisade (1).

Conséquence plus grave encore, les armées féodales, qu'on ne menait pas droit au but, s'émiettaient en route. Et ici, que d'occasions se présentaient de courir des aventures ! Tous les princes chrétiens d'Orient, de quelque race, de quelque rite qu'ils fussent, empereur latin d'Orient, roi d'Arménie, quémandaient des secours ; le grand khan des Tartares seul en offrait (2). Malgré les conditions favorables de l'hivernage, deux cent soixante chevaliers, près du dixième des cadres, périrent. D'autres avaient formé le projet, contrairement aux ordres de saint Louis, de passer à Saint-Jean d'Acre. Le chef des turbulents, Geoffroy de Châteaudun, qu'appuyait Jean de Montfort, était un homme à ménager. Ses gens étaient parfaitement armés et organisés : ils avaient fondé depuis deux ans une confrérie, dont les revenus destinés à l'expédition de Terre Sainte avaient couvert l'achat des armes, le fret des vaisseaux et la solde des confrères (3).

On se contenta de défendre aux patrons de recevoir les séditieux : les galères royales appareillèrent pour faire respecter la consigne. Là non plus, à bord des galères, l'accord ne régnait pas toujours entre les sergents français et les marins italiens. A la suite d'une rixe advenue en décembre,

(1) Matthieu de Paris, *Chronica majora*, t. V, p. 70. — Le Nain de Tillemont, *Vie de saint Louis, roi de France*, publiée par J. de Gaulle, pour la Société de l'Histoire de France. Paris, t. III (1848), in-8°, p. 206.

(2) Son lieutenant, Ilchikhatai, envoya des messagers à S. Louis. (De Guignes, *Histoire générale des Huns*, t. III, p. 126.)

(3) Lettre du légat Eudes de Châteauroux au pape Innocent IV. Chypre, 31 mars 1249. (D'Achery, *Spicilegium*, éd. 1723, t. III, p. 624.)

on emprisonna des uns et des autres, sans user de trop de rigueur pour ne pas provoquer la défection des mutins (1).

Aussi fut-ce un vrai soulagement pour tous que le signal du départ, donné le 19 mai 1249 à la pointe de Limisso. Dix-huit cents bâtiments hissèrent leurs voiles (2), les plus grands prirent la tête de colonne, porteurs d'une lettre close à n'ouvrir qu'en pleine mer. Le sceau brisé, chacun apprit la destination finale, Damiette, et non pas, comme on l'avait cru, Alexandrie (3). Presque au sortir du port, de violentes raffales du sud-ouest dispersèrent la flotte, partie sur les côtes de Syrie, partie sur les côtes de Chypre. Le 22, saint Louis remit à la voile sans avoir pu rallier tous ses bâtiments; mais il fut rejoint par Hugues de Bourgogne et l'hôte de celui-ci, Guillaume de Villehardouin, prince d'Achaïe.

En dépit des précautions prises, le sultan Nedjm-eddin (4), avisé du but de l'expédition par un agent secret de Frédéric II, avait fait occuper Damiette par une forte garnison; l'émir Fakr-eddin s'était posté sur l'autre rive; une flotte expédiée du Caire gardait l'embouchure du fleuve (5). Les musulmans s'exaltaient au souvenir de la terrible défense opposée aux croisés de 1218; soixante-dix barques cuirassées avaient vainement essayé de forcer la chaîne qui barrait le Nil, et il avait fallu, pour triompher de la tour élevée

(1) Les transports manquaient, et les armateurs de S.-Jean d'Acre, priés d'affréter leurs bâtiments, émettaient des prétentions si exorbitantes qu'on dut leur envoyer en ambassade le patriarche de Jérusalem, l'évêque de Soissons, le connétable de France, Jean d'Ibelin et Geoffroy de Sargines, pour les amener à composition. (Lettre du légat Eudes de Châteauroux, *ibidem.*)

(2) Joinville, p. 46.

(3) *Récits d'un ménestrel de Reims au* XIIIe siècle, p. 192, n° 373 : ces récits sont sujets à caution. — Le Nain de Tilemont, t. III, p. 236.

(4) El-Malec es-Saleh Nedjm eddin Ayoub.

(5) Makrizi, *Kitab alsolouk,* extraits traduits par Reinaud, *Extraits des historiens arabes relatifs aux guerres des Croisades*, nouv. éd., Paris, 1829, in-8°, p. 448; — autres extraits avec annotations dans le ms. français 22492, fol. 16 v°.

dans le lit du fleuve, une citadelle flottante, crénelée, blindée de cuir et surmontée d'un pont-levis : encore, les gros vaisseaux des chrétiens n'avaient pu pénétrer dans le Nil qu'à la dérobée, par le canal bleu, en franchissant une triple estacade de navires égyptiens coulés au débouché du canal. Damiette n'avait succombé qu'après un siège de seize mois (1).

Le 4 juin, le pilote du vaisseau qui voguait en tête cria : « Dieu aide ! Dieu aide ! nous voici devant Damiette ! » Le cri fut répété de nef en nef, les trompettes sonnèrent et saint Louis harangua les troupes. Des remparts de Damiette, qui n'étaient qu'à une demi-lieue de la mer (2), sur un des bras du Nil, on avait aperçu la flotte chrétienne ; quatre galères musulmanes partirent en reconnaissance. Elles s'approchèrent assez pour évaluer les forces des croisés, puis, après un moment d'hésitation devant l'immense cohue des quinze cents bâtiments qui arrivaient, elles virèrent de bord. Mais déjà des galères chrétiennes leur coupaient la retraite, et, sur l'ordre de saint Louis, des bâtiments s'apprêtaient à repousser tout navire qui viendrait à leur secours. Des mangonneaux de marine, qui d'un coup lançaient cinq ou six pierres et des projectiles incendiaires, eurent bientôt fait de couler trois des galères égyptiennes. La quatrième parvint à s'échapper, tout avariée et en se traînant, vers Damiette. Quelques prisonniers sauvés du naufrage avouèrent dans les supplices que le soudan s'attendait à voir attaquer Alexandrie (3).

(1) Reinaud, p. 388 et suiv. — *Chronique d'Ernoul et Bernard le Trésorier*, éd. de Mas-Latrie, p. 416 et suiv. — Dans la flotte chrétienne, se trouvait une grande nef envoyée par Philippe-Auguste avec son chambellan Gauthier ; la première, elle franchit l'estacade.

(2) Après l'expédition de S. Louis, elle fut détruite par les mamelouks et reconstruite à une lieue et demie en aval, afin d'être plus facilement protégée contre l'invasion.

(3) Lettre de Guy, chevalier de la suite du comte de Melun, sur la prise

La flotte chrétienne continua d'avancer en ordre de bataille, toutes bannières au vent, et jeta l'ancre à trois lieues à l'est de Damiette, en face de l'île de Mahallet, que forment deux bras du Nil. Un conseil de guerre rassemblé à bord de *la Monnaie* renvoya le débarquement au lendemain, passant outre au vœu de plusieurs barons qui parlaient d'attendre le reste du corps expéditionnaire. Comme les grandes nefs ne pouvaient porter jusqu'à terre, les galères et les bateaux plats eurent ordre d'appareiller. Sur la gauche, une division fut chargée de contenir la flotte ennemie.

Le 5 juin, à l'aube, après l'office, saint Louis donna le signal de l'attaque. L'oriflamme de Saint-Denis, portée par Jean de Beaumont et Geoffroy de Sargines, flottait sur la chaloupe de *la Monnaie* qui voguait en tête de la ligne. Derrière, venait une coque de Normandie où le roi avait pris place; à ses côtés, le légat élevait un morceau de la vraie croix et bénissait les troupes. Le roi était à l'aile droite; Erard de Brienne, Jean de Joinville, Baudouin de Reims, occupaient le centre de la ligne. Sur la gauche, du côté le plus exposé aux attaques de la flotte ennemie, Jean d'Ibelin, comte de Jaffa, arrivait grand train, tambours battant et cors sonnant, sur une superbe galère peinte à ses armes et vigoureusement enlevée par trois cents nageurs. On était à une portée d'arbalète de la rive, quand six mille cavaliers musulmans, soutenus par de l'infanterie, tentèrent de s'opposer à la descente. Ils poussaient leurs chevaux fort avant dans la mer pour attaquer les barques. Mais les chevaliers d'Erard de Brienne se jettent à l'eau, enfonçant jusqu'aux « mameles », et, appuyés par le tir des arbalétriers génois postés sur les bateaux, ils refoulent l'ennemi, prennent pied sur le rivage et se rangent en bataille; l'écu fiché la pointe en terre et la lance en arrêt formant chevaux

de Damiette. (MATTHIEU DE PARIS, *Chronica majora*, t. VI. Additamenta, p. 156.)

de frise, ils reçoivent sans plier les charges de la cavalerie. Soudain éclate derrière eux le cri mille fois répété de *Montjoie Saint-Denis*. L'oriflamme vient d'être arborée sur la côte ; saint Louis a sauté à la mer pour aborder plus promptement, et toute l'armée le suit. Dès lors la victoire était assurée : les Égyptiens tournèrent bride, en laissant sur le terrain cinq cents des leurs et quatre émirs, et passèrent le pont de bateaux qui menait à Damiette (1).

Fakr-eddin battit en retraite sur le quartier général du sultan à Mansourah. La flotte égyptienne se replia en même temps. Les Arabes kénanites, en garnison à Damiette, lâchèrent pied à leur tour, suivis de toute la population, de telle sorte que les croisés entrèrent sans coup férir dans une place de guerre des mieux approvisionnées. Seules, des hordes de Bédouins gardèrent le contact avec l'armée chrétienne; les enfants du désert se glissaient, à la tombée de la nuit, au milieu du camp, tuaient les sentinelles du front de bandière et fatiguaient les troupes par des voltiges et des charges impétueuses. Au lieu de profiter de ce que les eaux du Nil étaient à leur plus bas étiage pour traverser rapidement le Delta et se rendre maîtres de la basse Egypte, les croisés perdirent cinq mois à attendre l'arrière-garde. La flotte chrétienne, restée à l'ancre, sans abri, eut à subir, aux environs du 18 octobre, une violente tempête qui jeta à la côte deux cent vingt nefs : il y eut « grant plenté de gens noiés et grant plenté de viandes » perdues (2).

En novembre, l'arrivée impatiemment attendue du comte de Poitiers permit d'aller de l'avant. Pierre Mauclerc, comte de Bretagne, opinait pour l'attaque d'Alexandrie : « Qui veut tuer le serpent, lui doit écraser la tête, » objecta

(1) Joinville, p. 48.

(2) Récit de Gémal-eddin, qui se trouvait alors au Caire chez le gouverneur. (Reinaud, *ouv. cité*, p. 451.) — Lettre de Jean-Pierre Sarrazin, à la suite des *Mémoires de Joinville*, éd. Fr. Michel, p. 259-263. — Joinville, p. 56.

Robert d'Artois : la tête de l'ennemi, c'était Babylone, le grand Caire. Son avis prévalut chez des esprits sollicités d'une attraction mystérieuse vers un fleuve qu'on disait issu du paradis terrestre, — le nom de Babylone, en évoquant des souvenirs bibliques, pretait à l'illusion, — et qui charriait, ajoutaient les moins crédules, le gingembre, la rhubarbe et la cannelle tombés des arbres paradisiaques (1)! (On sait que les épices de l'Inde arrivaient en Europe par la voie d'Alexandrie.)

L'armée passa sur la rive droite afin d'avoir à dos sa base d'opérations, Damiette; flanquée d'une flotte de convoi, elle remonta le Nil. Le mouvement, commencé le 20 novembre, se fit avec la plus grande lenteur, dix-huit lieues en un mois, sans autre engagement qu'une escarmouche le 7 novembre contre un parti de cavalerie. Au point où la branche pélusiaque, dite de Thanis ou d'Aschmoun, se détache du Nil pour filer vers l'est, les difficultés commencèrent. Les croisés, pour la passer à pied sec, se mirent à construire un barrage en soutenant les remblais avec les poutres et les bordages de plusieurs nefs qu'ils dépecèrent. Deux galeries couvertes, défendues à leurs angles par des tours, protégeaient les terrassiers. On les appelait des chats-châteaux. Elles furent vite démantelées et incendiées, malgré l'appui des engins de l'ingénieur Josselin de Cornaut, par la batterie ennemie dressée sur l'autre rive. Du reste, le courant, augmentant de violence à mesure que la digue rétrécissait son lit, s'élargissait sur la rive méridionale et s'étalait à travers les grandes fosses que les Sarrasins prenaient soin de creuser.

Les deux armées en présence occupaient alors des positions symétriques, leur front déployé le long du canal d'Aschmoun, leur flanc couvert du côté du Nil par une flotte.

(1) Joinville, p. 58, 59

La flotte musulmane, ancrée en amont sous les remparts de Mansourah, quartier général du sultan, lança sur la nôtre quatre brûlots enchaînés les uns aux autres, sans autre succès que l'incendie d'un bâtiment : elle captura un second navire monté de deux cents hommes (1).

Dans la nuit du 8 février 1250, saint Louis, reconnaissant l'impossibilité d'endiguer la branche pélusiaque, la passait à gué, surprenait l'armée de Fakr-eddin et tuait l'émir. Son frère, Robert d'Artois, eut l'imprudence de poursuivre les fuyards jusqu'à Mansourah et se fit sabrer avec l'avant-garde par les mamelouks. Le seul avantage définitif de la journée fut la conquête de la rive méridionale du canal. Un pont jeté par-dessus l'amorce de la digue maintint les communications entre le camp et les troupes avancées.

Un nouveau sultan, actif et résolu, qui venait de succéder à Nedjm-eddin, Touran-schah, par une manœuvre hardie, menaça les derrières de l'armée chrétienne. Il semblait impossible de prendre à revers la flotte française puisque les chrétiens tenaient l'embouchure du fleuve. Touran-schah fit démonter cinquante galères qu'on traîna par morceaux jusqu'au canal de Mahallet : ce canal s'embranchait sur le grand bras du Nil au sud-ouest de Damiette, à Baramoun. Tout à coup, la flotte chrétienne fut chargée en queue par les cinquante galères venues d'aval, et en tête par les navires musulmans de Mansourah. Un spectateur du combat, Gemal-eddin, vit tomber cinquante-deux bâtiments aux mains des musulmans (2). Dès lors, aucun convoi ne parvint à l'armée française. Cent cinquante nefs et galères bien armées, envoyées de Damiette en deux caravanes, furent attaquées et prises successivement par la croi-

(1) JOINVILLE, p. 61. — Jean-Pierre SARRAZIN, p. 267. — Gémal-eddin, dans REINAUD, p. 457-458.

(2) REINAUD, *ouv. cité*, p. 460.

sière d'aval (1); les équipages furent passés au fil de l'épée. Un petit vaisseau du comte de Flandre, qui parvint à forcer le blocus, en avisa saint Louis (2).

A ce moment même, de faux bruits sur la prise d'Alexandrie et du Caire, accrédités par les marins marseillais de retour de Damiette, provoquaient dans la chrétienté des transports d'allégresse (3). Combien la réalité en était loin! La famine, la dysenterie et le scorbut, qui régnaient dans le camp, nécessitaient une prompte retraite. Les malades furent embarqués, à la clarté des feux de bivouac, sur les dernières nefs, armées et équipées en conséquence, et, dans la nuit du 6 avril, la retraite commença, silencieuse. Les postes avancés repassèrent le canal de Thanis et joignirent les troupes du camp, qui se replièrent à leur tour, infanterie et cavalerie, suivis de la flotte. Pour donner le change et gagner du temps, on avait laissé les tentes toutes dressées; l'ingénieur Josselin de Cornaut avait même négligé de couper le pont, ce qui permit aux troupes musulmanes, dès qu'elles se rendirent compte du mouvement, de se lancer à la poursuite des nôtres. Elles atteignirent les fuyards dans la matinée et les environnèrent de toutes parts. Les mamelouks chargeaient avec furie, sans parvenir néanmoins à arrêter la marche des chrétiens. Sur l'ordre de saint Louis, les blessés étaient transportés à bord des nefs ou sur les chariots des bagages : lui-même avait refusé de quitter les siens et d'essayer de gagner Damiette sur une galère rapide. On parvint, toujours luttant, mais en perdant beaucoup de monde, jusqu'à cinq lieues de Damiette. Au village de Minieh-Abou-Abdallah, sur une hauteur, saint Louis, qui, le dernier de tous, sur un petit roussin,

(1) Jean-Pierre SARRAZIN, p. 280.

(2) JOINVILLE, p. 90.

(3) MATTHIEU DE PARIS, t. V, p. 117 : on expédiait à destination de l'armée croisée des navires génois chargés de vingt deux coffres de thalers.

couvrait la retraite, saint Louis s'arrêta : ce fut la suprême étape. Le cri d'un lâche avait retenti : « Seigneurs chevaliers, rendez-vous, le roi vous le mande. » C'était faux, mais l'effet était produit, on cessa la lutte ; le roi, l'armée, vingt mille hommes étaient prisonniers.

Des fuyards se pressaient du côté du fleuve ; mais la flotte venait de passer en déroute ; les troupes d'escorte avaient sauté à terre au moment où le courant chassait les vaisseaux dans une anse. « Un pou devant ce que l'aube crevast, » les marins aperçurent les galères ennemies qui arrivaient à grande allure de Baramoun, avec des troupes fraîches et leurs équipages au complet. Néanmoins, les navires d'escorte, les « couréiers » chrétiens parvinrent à se faire jour, sauvant le patriarche de Jérusalem et les prélats. Les nefs de transport, impuissantes à lutter contre les vents du nord, furent cernées par les musulmans, percées à coups d'éperon et inondées de feu grégois (1).

De la nef où Joinville gisait malade, on voyait l'ennemi lancer une foule de cadavres par-dessus bord. Joinville, dans l'attente de la mort, — quatre galères accouraient sur lui, — jeta ses joyaux et ses reliques dans le fleuve. Il ne dut son salut qu'au subterfuge de ses marins qui, pour se sauver eux-mêmes, le firent passer pour un cousin du roi. Il fut admis à rançon ; ses marins apostasièrent : quant aux autres captifs, le réis de la flotte les avait d'abord jetés à fond de cale : le dimanche suivant, il les fit décapiter par milliers (2).

Saint Louis, ainsi que les prisonniers de marque, avaient été ramenés à Mansourah. On sait quelle constance le saint roi sut montrer dans cette épreuve, avec quelle fermeté il accueillit les menaces des plus cruels supplices et

(1) Jean-Pierre Sarrazin, p. 283. — Aboulmahassen et Makrizi, dans Reinaud, p. 463. — Joinville, p. 95.
(2) Joinville, p. 99.

comment il s'imposa à l'admiration de l'ennemi par sa grandeur d'âme. Admis à rançon, il promit cinq cent mille livres pour la délivrance de ses gens et Damiette pour lui-même, jugeant indigne de se racheter à prix d'argent.

Damiette, en effet, appartenait toujours aux Français : les capitaines de la place, Olivier de Thermes et le duc de Bourgogne, avaient déjoué une ruse d'un parti sarrasin qui avait tenté de pénétrer dans la ville sous des habits français (1). Mais la situation était des plus précaires. Au moment où la reine Marguerite accouchait d'un fils qu'on surnomma Tristan en raison des tristes circonstances de sa naissance, les marins italiens, mourant de faim et surtout effrayés de l'approche de l'ennemi, — c'était en avril, — voulurent déserter en masse avec leurs bâtiments. Marguerite les fit venir (2) dans sa chambre et leur promit des vivres et de grosses récompenses s'ils restaient. L'amiral Lercari prêta de l'argent à la reine (3) et nous resta fidèle jusqu'à sa mort, survenue à quelques jours de là (4). Son fils Guillaume, nommé amiral à sa place, acheva la campagne.

La mise en liberté de saint Louis allait s'effectuer, les quatre galères, chargées des barons captifs, étaient en vue de Damiette, lorsque le soudan périt assassiné. Il fallut négocier de nouveau avec les meurtriers. Le 6 mai, Geoffroy de Sargines fut chargé d'effectuer la livraison de Damiette,

(1) Matthieu de Paris, *Hist. maj.*, ann. 1250.

(2) Joinville, p. 120-121. La reine fit acheter des vivres pour la somme de 360,000 livres.

(3) Son fils Belmustino Lercari constitue mandataires pour toucher 1,225 besants de Syrie sur le prêt fait par le défunt amiral à la reine de France. Gènes, 9 mars 1251. (Archives de Gènes, *Archivio notarile* Bartholomaei de Furnariis (1250-1251), fol. 110.)

(4) Le 10 octobre 1250, à Gènes, ses fils constituent mandataire pour réclamer à Blanche de Castille 50 l. t., en guise du fief promis à l'amiral Lercari et à ses héritiers. (*Ibidem,* fol. 88 v°.) Ils jouirent de cette pension jusqu'en 1299. (Cf. *infra* le livre de Schaube.)

après l'embarquement préalable de la reine et de la garnison. Faute de vaisseaux, on avait laissé à terre les malades : les musulmans, contrairement à leur promesse formelle de les soigner, les tuèrent tous et brûlèrent les cadavres sur un monceau de porcs. Ils différaient la délivrance du roi et parlaient même de massacrer leurs captifs. Enfin, le vendredi après l'Ascension, 6 mai, ils les amenèrent sur le rivage. Une galère génoise attendait. On n'apercevait qu'un seul homme sur le pont. Dès qu'il vit arriver le roi entouré d'une escorte formidable de vingt mille hommes, il donna un coup de sifflet, et aussitôt quatre-vingts arbalétriers, surgissant de l'entrepont leurs arbalètes bandées, couchèrent en joue les musulmans. L'effet fut instantané : les Sarrasins « touchèrent en fuie aussi comme brebis », il n'en resta que deux ou trois près du roi. De la galère, on jeta une planche à terre, et saint Louis, Charles d'Anjou, Geoffroy de Sargines, Joinville et trois autres montèrent à bord.

Le lendemain, les comtes de Bretagne, de Flandre et de Soissons, délivrés à leur tour, prirent congé et partirent pour la France, nonobstant les remontrances du roi. Saint Louis ne quitta les abords du rivage et ne gagna sa nef stationnée au large qu'après avoir achevé le paiement intégral de la rançon et recouvré son frère Alphonse de Poitiers, laissé jusque-là comme otage (1). Le 14 mai, il jetait l'ancre à Saint-Jean-d'Acre (2) : toute la population vint au-devant de lui en procession et en habits de fête.

Saint Louis s'employa, durant les quatre années qui suivirent, à racheter ceux de ses compagnons d'armes qui

(1) Joinville, p. 114 et suiv.

(2) Lettre de change tirée sur le trésor de Paris et délivrée par S. Louis au Génois Jacques Pinello. Acre, juin 1250 : mentionnée dans un acte passé à Gênes, 14 novembre 1250. (Archives de Gènes, *Archivio notarile* Bartholomaei de Furnariis (1250-1252), fol. 22.)

étaient restés en captivité (1) et à réparer les fortifications d'Acre, Césarée, Jaffa et Sidon. Pour couvrir ses dépenses, il empruntait aux marchands génois, nous ne savons à quel taux. Et Blanche de Castille avait souvent des nouvelles de son fils par les porteurs de lettres de change tirées sur le Trésor (2).

Saint Louis ne devait plus revoir sa mère. Il était à Sidon lorsqu'il apprit qu'elle était morte. Il partit aussitôt de cette ville et alla prendre sa femme et trois enfants qu'il avait eus d'elle en Orient, pour les mener à Saint-Jean-d'Acre. Le 25 avril 1254, jour anniversaire de sa naissance, il s'embarqua pour la France sur une escadre de treize nefs et galères, équipée durant le carême (3).

La traversée fut rude et mouvementée. La nef royale faillit s'échouer sur les côtes de Chypre. Puis, dans la cabine de la reine, la veilleuse communiqua le feu aux draps du lit, l'incendie aurait pris un sinistre développement sans la présence d'esprit de la reine Marguerite qui éteignit elle-même les flammes. Ordre fut donné au sénéchal, c'est-à-dire à Joinville, de veiller chaque soir à l'extinction des feux, sauf du fanal d'arrière : saint Louis ne se couchait qu'après avoir reçu le rapport du sénéchal.

Jamais royal passager ne montra pour ses compagnons de voyage pareille sollicitude (4). Il mit en panne toute une semaine pour attendre six jeunes bourgeois de Paris, attardés dans l'île de Pantellaria à manger des fruits. Pour

(1) L'échec de la Croisade provoqua une panique parmi les navigateurs. Le 30 juillet 1250, les magistrats de Messine condamnaient les patrons du *S.-Victor* à accomplir leurs promesses, c'est-à-dire à transporter leurs passagers, des croisés en Terre Sainte, où que serait le roi. (Berger, *les Registres d'Innocent IV*, t. II, p. CCXLVIII.)

(2) Schaube, *Die Welchselbriefe König Ludwigs des heiligen :* cf. le compte-rendu de ce livre par Desimoni, estratto dal *Giornale ligustico*, t. VII (1898).

(3) Joinville, p. 193.

(4) Cf. le chapitre de la Vie à bord.

punir leur gourmandise, il les relégua dans la barque de cantier remorquée par la nef, « là où on met les murtriers et les larrons. » La discipline et les convenances, saint Louis savait les faire respecter même de ses parents. Au cours de la traversée de Damiette à Saint-Jean-d'Acre, il avait appris que son frère Charles d'Anjou jouait aux dés avec Gautier de Nemours, malgré le deuil tout récent de la famille royale. Lui-même relevait de maladie : il se traîna en chancelant près de Charles, prit les dés, les tables et les jeta à la mer (1).

Le 10 juillet 1254, plus de deux mois après le départ d'Acre, la vigie signala les côtes de France. On était en vue de la rade d'Hyères, port qui appartenait à son frère Charles d'Anjou, comte de Provence. Saint Louis refusa pendant deux jours de débarquer, déclarant vouloir le faire sur son propre territoire, à Aigues-Mortes. L'insistance de la reine et de son conseil finit par triompher (2) : et après six ans d'absence, il revit son royaume.

Au cours d'une conversation entre l'émir Hossam-eddin et saint Louis, l'émir s'étonnait de voir un homme aussi sensé que le roi se confier à la mer sur un bois fragile : « Celui qui expose deux fois sa personne et ses biens à la mer, déclare un de nos docteurs, doit être regardé comme un fou, et son témoignage n'est plus recevable en justice. » Là-dessus, le roi sourit : « Qui a dit cela a raison, et sa décision est juste (3). » Vingt ans à l'avance, il condamnait ce que blâmèrent pour des raisons plus positives ses sujets les plus fidèles, Joinville tout le premier, je veux dire la seconde croisade.

Il n'avait jamais cessé de songer à la Palestine. Il y faisait parvenir de temps à autre des sommes d'argent pour entre-

(1) Joinville, p. 202, 122.
(2) *Id.*, p. 205.
(3) Gémal-eddin, dans Reinaud, *ouv. cité*, p. 476.

tenir le petit corps de troupes qu'il y avait laissé sous les ordres de Geoffroy de Sargines (1). Enfin de plus en plus soucieux de l'état précaire de la Terre Sainte, le 25 mars 1267, jour de l'Annonciation, il prit la croix, ainsi que ses trois fils aînés. Nombre de barons qu'il avait convoqués, touchés par ses exhortations brûlantes et par la vue de la couronne d'épines, se croisèrent sur l'heure. Les comtes de Bretagne, d'Eu, d'Artois, de Flandre, de Saint-Pol, de la Marche, de Soissons, de Dreux, de Ponthieu, de Guines, les grands seigneurs, les grands officiers de la Couronne, étaient du nombre. Quelques têtes couronnées, Thibaut, roi de Navarre, gendre de saint Louis, et le prince royal d'Angleterre, Édouard, se laissèrent gagner par la pieuse contagion.

Le pape Clément IV, à l'exemple de ses prédécesseurs, attribua l'indulgence du pèlerinage à quiconque fournirait de ses deniers des navires de transport (2). Le jour même où fut promulguée la bulle, une nave génoise, *le Saint-Sauveur* (3), était achetée par un envoyé de saint Louis. D'autres émissaires partaient pour Venise, Brindes et les autres ports des Deux-Siciles pour retenir des vaisseaux et des vivres. Venise, d'abord hésitante à traiter, de peur de compromettre son commerce d'Alexandrie (4), multiplia ses offres quand elle apprit les négociations du roi avec les autres républiques rivales. Elle offrit de noliser quinze grandes nefs : les plus petites, capables de porter mille pèlerins ; les plus grandes : *la Sainte-Marie*, *la Rocheforte* et *le Saint-Nicolas*, d'une capacité double, et d'y joindre à ses

(1) SERVOIS, *Emprunts de S. Louis en Palestine et en Afrique*, dans la *Bibliothèque de l'École des Chartes*, t. XIX, p. 113.

(2) Viterbe, 11 juillet 1267. (POTTHAST, *Regesta pontificum roman.*, 20075.)

(3) Achetée par Pierre Firmin, serviteur de S. Louis. Gênes, 11 juillet 1267. (Archives de Gênes, *Archivio notarile*, RICHERIUS, *Note sumpte ex registris notariorum*, t. V, p. 1986.)

(4) RAYNALDI, *Annales ecclesiastici*, ann. 1268, art. 51, 63.

frais quinze navires de guerre, sous la clause que saint Louis s'embarquerait à Venise en juin 1270 (1). C'était courir au-devant d'un échec, tellement était arrêtée la volonté du roi de s'embarquer en sa terre.

Les propositions de Marseille furent de même écartées comme trop onéreuses (2). Et ce fut Gênes qui soumissionna pour la fourniture de la plus grande partie de l'escadre, en particulier du *Paradis*, retenu pour la personne du roi (3). Les « convenances » (4) passées entre les commissaires royaux Enguerrand de Journi, Henri de Champrepus et Guillaume de *Mora* d'une part et les Génois de l'autre, stipulaient l'achat ou la faculté d'achat d'un certain nombre de naves pour le compte du roi; le *Saint-Nicolas* (5) et deux autres grands bâtiments furent les premiers vaisseaux qui appartinssent en propre à la royauté. Saint Louis acheva de montrer sa sollicitude pour la flotte en créant en juillet 1269 l'*Ordre du navire* pour les chevaliers qui feraient l'expédition d'outre-mer (6) et en donnant la charge d'amiral à un Français, Florent de Varennes. La flotte réunie à Aigues-Mortes, en mai 1270, comprenait, entre autres vais-

(1) Venise demandait 700 marcs par nave de 1,000 pèlerins, et 1,400 marcs pour les trois plus grandes naves. « Contractus navigii domini regis cum Venetis, 1268. » (Jal, *Archéologie navale*, t. II, p. 355.) — Le Nain de Tillemont, t. V, p. 23.

(2) Archives nation., J 456, pièces publiées par Jal, *Pacta naulorum*, dans la Collection des Documents inédits, *Mélanges historiques*, t. I, p. 609. Marseille demandait 800 marcs pour une nave de 1,000 pèlerins, Gênes 700.

(3) *Ibidem*, p. 515, 528.

(4) Bibl. nat. ms., latin 9016, publié par Champollion-Figeac, *Mélanges historiques* (Coll. des doc. inédits, t. II, p. 61-67) et analysé par Jal. (*Mémoires sur quelques documents génois relatifs aux deux croisades de S. Louis*, extrait des *Annales maritimes et coloniales*, mai 1842.) M. P. Meyer restitue à l'année 1268 et à la seconde croisade de S. Louis ce document que les savants ci-dessus nommés dataient de 1246. (*Archives des missions scientifiques et littéraires*, t. III, p. 259.)

(5) Archives de Gènes, *Archivio notarile*, Richerius, *Note sumpte notariorum*, t. V, p. 2825.

(6) Franc. 22291, fol. 5.

seaux, cinquante-cinq deux-ponts génois et une foule de petits bâtiments de la même nation armés en guerre. Les Génois, au nombre de dix mille, sous la juridiction de deux de leurs consuls, avaient fourni les équipages des nefs et galères royales (1).

Le 1[er] juillet 1270, après la messe, saint Louis s'embarqua dans son vaisseau avec son fils Pierre, comte d'Alençon. Philippe, son fils aîné, et le second, Jean, comte de Nevers, montaient en même temps chacun sur le leur. On ne fit voile que le lendemain. Le mardi suivant, 8 juillet, une partie de la flotte jetait l'ancre en vue de Cagliari en Sardaigne, colonie pisane et par suite fort mal disposée pour les marins génois de saint Louis. Dans l'appréhension d'une surprise, les habitants accueillirent assez mal les propositions de l'amiral Florent de Varennes, qui ne demandait pourtant de mettre à terre que les malades.

Saint Louis, resté à bord, écrivit son testament. Quand les autres croisés, le roi de Navarre, le légat, les comtes de Poitou, de Flandre, Saint-Pol, Jean, fils aîné du comte de Bretagne, l'eurent rejoint, on tint conseil pour savoir où aller. Saint Louis songeait bien à reprendre la campagne d'Égypte. Mais l'espoir qu'avait donné le bey de Tunis de se convertir à la première occasion propice, ou bien plutôt les pirateries de ses sujets qui incommodaient les marchands chrétiens et secondaient les sultans d'Égypte, portèrent à faire une démonstration contre Tunis. Ce furent là les motifs avoués. La véritable raison était que Charles d'Anjou, roi des Deux-Siciles, voulait rétablir à son profit le tribut jadis imposé au bey par Roger II, l'un de ses prédécesseurs (2). Louis IX, en bon frère, appuyait ces prétentions.

(1) *Annales Januenses, Mon. Germ. Hist.*, t. XVIII, p. 267.

(2) Cf. les sources citées par Le Nain de Tillemont. *Vie de S. Louis, roi de France*, éd. J. de Gaulle pour la Soc. de l'Hist. de France, t. V, p. 148-151. — D'Achery, *Spicilegium*, t. III, p. 664-665.

Ce changement de direction causa plus d'une surprise, surtout à Gênes, qui était en bons termes avec les musulmans de Tunis. Précisément, au moment où la flotte chrétienne parut devant la Goulette, le 17 juillet, des navires de commerce génois, qui n'avaient point été prévenus de l'expédition, stationnaient dans le port. Le bey les fit aussitôt saisir et garda les marchands comme otages (1). Rien n'était préparé du reste pour repousser une attaque. L'amiral de Varennes, poussant une pointe dans le port, reconnut que les vaisseaux étaient vides et choisit le lieu du débarquement. C'était une petite île d'une lieue de long entre Carthage et Tunis ; les troupes y prirent terre le lendemain, avant que les Sarrasins qu'on voyait accourir de toutes parts fussent en mesure de s'y opposer. Une tour qui défendait l'île fut rapidement enlevée. Le 21 juillet, l'armée chrétienne décampait faute d'eau potable et marchait sur Carthage, à une lieue de là.

La vieille cité phénicienne, restaurée au siècle précédent, était alors une petite ville solidement défendue par un château fort sis sur l'emplacement de la citadelle de Byrsa (2). Le jeudi 24, saint Louis lança contre elle les marins génois qui n'avaient pas encore débarqué ; il les fit soutenir par les corps de bataille de Carcassonne, de Châlons, de Périgueux et de Beaucaire (3). Les Génois emportèrent la citadelle d'assaut, malgré la vigoureuse résistance des Maures, et y plantèrent leur drapeau, avant que les marins catalans et provençaux, témoins de leur action d'éclat et jaloux d'y prendre part, eussent pu entrer en ligne (4).

Le lendemain, saint Louis fit part de sa victoire aux ré-

(1) *Annales Januenses,* dans les *Mon. Germ. hist.*, t. XVIII, p. 268.
(2) Le Nain de Tillemont, t. V, p. 154.
(3) *Id.*, t. V, p. 154.
(4) *Annales Januenses,* p. 268.

gents. Il avait désormais une base d'opérations contre Tunis. Mais Charles d'Anjou le pria de ne point presser les opérations jusqu'à son arrivée, afin de recueillir lui-même, ajoutons-le, les fruits de la campagne et d'imposer ses prétentions au bey intimidé. Il réclamait en même temps des vaisseaux pour transporter ses troupes siciliennes. Le 29 juillet, Olivier de Termes, qui arrivait au camp, assurait que Charles était en partance et déjà embarqué. Cependant la flotte sicilienne n'apparut que le 25 août, au moment où saint Louis expirait (1)

Fatigué par la chaleur torride, par les attaques incessantes des Sarrasins qui l'obligeaient à s'armer jusqu'à cinq fois de jour et de nuit en vingt-quatre heures, profondément affligé par la mort de son fils chéri Jean de Nevers, du légat, du chancelier, de nombre de croisés, saint Louis succomba à une dysenterie violente : sa fin fut ce qu'avait été sa vie, admirable d'humilité et de piété. Il mourut sur la cendre en louant Dieu.

Son fils aîné Philippe et son frère Charles d'Anjou prirent la direction des opérations. Les Sarrasins avaient établi leur camp près de Carthage. Ils recevaient leurs vivres de Tunis, par bateaux, à travers la lagune. Charles d'Anjou voulut les intercepter : les Sarrasins essayèrent d'empêcher la mise à l'eau des barques de guerre chrétiennes dans la lagune : ils furent repoussés et battus après un vif combat où succomba l'amiral de Varennes (4 septembre). Aux barques de croisière, Philippe substitua des galères de façon à presser davantage Tunis. Et de fait, le bey se résigna à traiter le 30 octobre, à payer une indemnité de guerre de 525,000 livres et le tribut annuel de douze onces d'or réclamé par le roi de Sicile. La flotte anglaise du prince Édouard arriva trop tard pour prendre part au profit (2). Toute l'armée croisée réunie

(1) Le Nain de Tillemont, t. V, p. 158-159.
(2) *Id.*, t. V, p. 181 et suiv.

comprenait plus de 200,000 hommes. Mais la contagion qui régnait dans le camp força à déraper au plus vite.

On décida donc d'hiverner en Sicile : les troupes se rembarquèrent dans la journée du 18 novembre et le lendemain. Le 21, la flotte arrivait en vue du port de Trapani ; les grosses nefs jetèrent l'ancre à un mille de la côte et les petites commencèrent à les décharger. Mais dans la soirée du 22, la mer commença à s'agiter, et la tempête éclata, le 23, avec une telle violence que les marins ne se souvenaient pas d'en avoir vu de pareille. Près de quatre mille personnes périrent, dix-huit grandes nefs, sans compter les petites, sombrèrent ; de l'une d'elles, qui portait mille hommes, l'évêque de Langres se sauva presque seul, en chemise, dans une petite barque.

La tempête passée, on tint conseil le mardi 25. On parla de passer en Palestine ou de guerroyer contre Michel Paléologue. Mais en définitive, le moral des troupes étant fortement ébranlé, on remit la croisade à l'année 1274 : et chacun quitta la croix qu'il portait sur les épaules (1).

L'idée des croisades ne s'éteignit point avec saint Louis. En mai 1272, Philippe le Hardi, passant une convention avec le viguier d'Aigues-Mortes, se réservait d'instituer un amiral au moment du *passage général* (2).

Mais du mot magique de croisade, des indulgences qui s'y trouvaient attachées, on abusa. L'enthousiasme s'égara aux pseudo-croisades contre Constantinople, Jean sans Terre, Pierre d'Aragon ; quand, au XIVe siècle, Jean XII essaya de réchauffer le zèle religieux, il le trouva presque partout éteint.

(1) Le Nain de Tillemont, t. V, p. 192-193.
(2) Archives nationales, JJ 30a, no 441.

GUERRE D'ARAGON [1]

(1285-1291)

La catastrophe des Vêpres siciliennes, le 30 mars 1282, déchaîna la guerre entre Charles d'Anjou, roi des Deux-Siciles, et Pierre III d'Aragon, fauteur des rebelles. Dès le début, le roi de France prenait position en signifiant à Pierre III qu'il se tiendrait pour offensé de toute intervention étrangère en Sicile (2). Bientôt, les désastres du parti angevin l'obligèrent à mettre en voie d'exécution ses menaces; comme le pape Martin IV attachait à la guerre les privilèges et les décimes de la croisade, Philippe n'eut pas de peine à obtenir l'assentiment des barons et des prélats réunis à Paris le 20 février 1284 : l'un de ses fils remplacerait sur le trône d'Aragon le roi excommunié.

(1) Sur la guerre d'Aragon, les chroniques et les livres abondent : Bernat d'Esclot, *Cronica del rey en Pere,* éd. par Buchon, dans ses *Chroniques étrangères relatives aux expéditions françaises du XIIIe siècle.* Paris, 1840, in-8°, n° 3 (*Panthéon littéraire*). — Ramon Muntaner, *Chronica o descripcio dels fets et hazanyes del inclyt rey don Jaume I,* éd. par Bofarull. Barcelona, 1860, in-8°, et trad. par Buchon, t. V et VI de sa *Collection.* Paris, 1827, in-8°. — Bartholomaeus de Neocastro, *Historia Sicula* (1250-1294), éd. par Muratori, *Rerum Italicarum Scriptores,* t. XIII, p. 1007. — Nicolaus Specialis, *Historia Sicula* (1282-1337), éd. par Muratori, *Rer. Ital. Script.,* t. X, p. 917. — Michele Amari, *la Guerra del Vespro Siciliano,* 2e éd. Parigi, 1843, 2 in-8°. — Ch. V. Langlois, *le Règne de Philippe III le Hardi.* Paris, 1886, in-8°, p. 147.

(2) 20 mai 1282. (Publié par Saint-Priest, *Histoire de la conquête de Naples par Charles d'Anjou.* Paris, 1847-1848, in-8°, t. IV, p. 203.)

Durant le reste de l'année, les prédicateurs sillonnèrent le royaume, ébranlant les masses pour cette croisade d'un nouveau genre. Sur mer et sur terre, les préparatifs étaient activement poussés; d'immenses approvisionnements s'entassaient dans les villes du sud, aux approches de la frontière, à Béziers, Carcassonne, Toulouse, ou dans les ports d'Aigues-Mortes et de Marseille. Les transporter à dos de mulet par les cols pyrénéens eût été folie. On eut recours à la marine.

La marine n'existait point; on la créa. Cent galères de guerre furent mises en chantier, achetées ou nolisées par les commissaires français, qui dépensèrent de ce chef plus de deux cent mille livres (1). A Narbonne, le « procureur du roi pour l'affaire des galères », Pons Rasier, organisait de toutes pièces un arsenal fourni d'agrès et de vaisseaux (2). Tout le long des côtes levantines, de Pise jusqu'à Narbonne, furent dressées des tables d'enrôlement où des marins de toutes nationalités venaient s'engager au service de la croisade (3). En moins d'un an, Philippe put disposer de trois cents navires environ, galères de guerre ou transports, et de trente à quarante mille hommes.

C'est alors qu'on put reconnaître quelle sage prévoyance dictait à saint Louis la création d'Aigues-Mortes. Ce port, qui dans la pensée du saint roi devait servir pour l'embarquement des croisés, était devenu depuis peu d'années une station navale de premier ordre : il avait été élargi et la ville garnie d'une enceinte, suivant contrat passé en mai 1272 entre Philippe III et l'ancien capitaine du peuple de Gênes,

(1) 202880 livres tournois 17 s. 2 d. : les commissaires étaient P. de Sanz, G. le Gorin et Jean Maillière. (*Historiens de la France*, t. XXI, p. 517. Cf. aussi t. XX, p. 528.)

(2) Bibl. nation., Doat 50, fol. 424, et LANGLOIS, *le Règne de Philippe III*, p. 374 et pièce justif. XXIX : Pons Rasier et Robert le Tabelart dépensèrent près de 58,000 livres.

(3) Bernat D'ESCLOT, ch. CXXXI.

réduit au métier d'entrepreneur, Guillaume Boccanera. En concédant la moitié des revenus du port à Boccanera, Philippe réservait les droits éventuels de l'amiral qui serait institué au moment de la croisade (1). Il n'y en avait point en temps ordinaire; et nous allions apprendre par une dure expérience que, si l'on peut créer une flotte, les amiraux ne s'improvisent pas.

Pour la première fois que la France livrait une guerre maritime, elle avait contre elle la puissance navale la plus redoutable : le roi excommunié, qui s'intitulait chevalier et seigneur de la mer (2), appuyait ses prétentions par une flotte de cent galères tirée des quatre arsenaux de Barcelone, Valence, Tortose et Cullera (3). Son illustre amiral, Roger de Loria, allait revenir de Sicile avec le prestige de la victoire, après avoir battu en détail, avant leur jonction, les flottes de Provence, de Naples et de l'Adriatique, et décidé du sort de la Sicile par les victoires navales de Nicotera, de Naples, de Reggio et de Malte. Dernière fatalité! le seul Français qui pût lui tenir tête, rude capitaine encore à soixante-quatre ans, jamais abattu par les revers, Charles d'Anjou, mourut en janvier 1285.

En mai, Philippe le Hardi entrait en Roussillon avec une armée formidable que les chroniqueurs les plus modérés évaluèrent à cent mille hommes, les autres à trois cent mille (4). Elle marchait en six corps, suivant les langues, les races ou les conditions, ribauds, chevaliers, langue d'oc,

(1) Archives nation., JJ 30ª nº 441. — L'entrepreneur mourut et ce fut Philippe III qui fit achever les travaux. (Archives nation., J 474, nº 40. — Di Pietro, *Histoire d'Aigues-Mortes,* p. 112. — Langlois, *le Règne de Philippe III,* p. 373.)

(2) Villani, apud Muratori, t. XIII, p. 297.

(3) Muntaner, ch. xxxvi. D'un autre passage, il résulterait que le roi d'Aragon, après la conquête de la Sicile, eut jusqu'à 220 galères (ch. cxxx).

(4) 100,000 d'après Villani, liv. VII, ch. ci — 300,000 selon la chronique de Saint-Paul de Narbonne. (Catel, *Histoire des comtes de Toulouse,* p. 169), — 338,000 suivant B. d'Esclot, ch. cxxxlii.

langue d'oïl avec les Flamands et les Allemands, troupes de l'Église avec le légat Cholet, enfin le roi de France et sa troupe. Des hauteurs de Panissars, Pierre III d'Aragon assistait terrifié au défilé sans fin (1), comme autrefois Didier vit se dérouler dans les plaines lombardes l'immense cortège de Charlemagne. Le dénouement ne devait pas être semblable; non point que Pierre III disposât de forces imposantes. En déchirant les privilèges de l'aristocratie et les libertés des communes, il s'était aliéné l'affection des Catalans, qui se présentèrent devant lui avec des fers sans lances et des fourreaux vides, prêts à le défendre de leur corps suivant le serment féodal, mais résolus de ne point combattre. Pierre III, plutôt que de s'abaisser devant ses vassaux et de céder à leurs revendications, préféra soutenir le premier choc avec les gens de ses propres domaines et les Almogavares à sa solde (2). Et son opiniâtreté le sauva.

La violence et l'inexpérience des nôtres furent ses meilleurs auxiliaires. Le sac d'Elne, le 25 mai, eut un douloureux retentissement dans la chrétienté : le massacre de la population et la destruction de la ville par les croisés justifièrent d'avance les épouvantables représailles que nous réservait la guerre. Puis les montagnes franchies, Peyralade, Castellon d'Ampurias tombèrent, enfin San Salvador, la forteresse qui domine Rosas. C'est dans cette baie abritée, excellente rade pour les transports, que fut établi le dépôt des vivres de l'armée (22 juillet) (3). Une escadre de vingt-cinq galères fut affectée à la garde du port; une escadre d'égale force escortait les convois depuis Marseille et Narbonne jusqu'au dépôt; de là, les munitions étaient dirigées

(1) B. d'Esclot, ch. cxxxvii : B. d'Esclot dit que Pierre vit le défilé du sommet de Peyralade. Mais le roi d'Aragon put y assister quelques jours plus tôt au col de Panissars où il était dès le 7 mai.

(2) Buchon, *Chroniques... du XIII[e] siècle*, dans le *Panthéon littéraire*, p. XLIX et 670.

(3) Coll. Clairambault, vol. 469, fol. 127.

sous bonne garde vers Girone, que nos troupes assiégeaient. La marine restait à la remorque de l'armée, dont elle suivait pas à pas les progrès. Elle avait attendu que la prise de Rosas lui donnât une base d'opérations. Elle attendit les ordres du roi pour occuper la côte catalane, besogne facile ; les ports étaient désemparés, d'autres se rendirent à la simple apparition des Français. La flotte, après avoir poussé une pointe sur Blanes, à huit lieues de Barcelone (1), rétrograda jusqu'à San Feliu de Guixols, où l'amiral établit une avant-garde de soixante galères ; le vice-amiral, avec cinquante autres galères, fit le va-et-vient entre San Feliu de Guixols et Rosas et continua la chaîne d'escadres qui nous reliait aux ports français (2). Satisfaits d'avoir établi une sorte de parados à l'armée de terre, un cordon de couverture contre les entreprises venues du dehors, nos marins ne quittèrent plus leurs échelons de ravitaillement. Réduits à ce rôle passif de garde-côtes et de convoyeurs, on prévoit quels coups de massue ils allaient recevoir d'une flotte mobile et audacieuse.

Pourtant la Providence à ces croisés avait fait la partie belle : ils avaient cette chance inouïe d'être pour quelques semaines les maîtres de la mer, que la flotte aragonaise retenue en Sicile leur abandonnait sans coup férir. Ils ne surent point en profiter. S'ils avaient pris la précaution de détacher quelques éclaireurs vers Barcelone, voici quels renseignements auraient pu leur inspirer la pensée d'un coup de main. Une ville affolée, la capitale du royaume,

(1) D'Esclot, ch. clxv.

(2) Muntaner, ch. cxxix-cxxx. — Nos chroniqueurs, que les événements maritimes n'ont guère le don d'intéresser, sont presque muets sur nos désastres. Leur silence laisse sans contrepoids la loquacité vantarde des vainqueurs, parfois durs pour nos marins. De ces chroniqueurs étrangers, l'un, Bernat d'Esclot, est le témoin autorisé de la campagne ; Muntaner, Aragonais à la verve gasconne, avait vingt ans ; Barthélemy de Neocastro était un jurisconsulte de Messine ; Nicolas Specialis, « Sicilien, » vivait encore en 1337, cinquante-deux ans après la guerre.

s'entourait en hâte d'un retranchement en terre percé de meurtrières pour les arbalétriers et muni de terre-pleins pour de grosses machines de jet, les bricoles. Onze galères, les dernières de l'arsenal, équipées en deux jours, s'embossaient à tout événement devant la plage de Barcelone. Le roi Pierre III, la population, étaient dans une anxiété terrible, lorsque les exploits des corsaires catalans sortis de tous les ports du littoral produisirent une détente salutaire dans l'état d'énervement des esprits.

L'un de ces braves, Albesa d'Alicante, agissait avec une telle maëstria — le mot est d'un chroniqueur aragonais — que l'histoire en a conservé le souvenir. Il s'était aventuré avec un lin de vingt-huit rames jusqu'au grau de Narbonne. Accostant près d'une roche blanche, il échoua son lin de façon que la carène de frais espalmée et toute blanche elle-même parût, du large, faire corps avec la roche. Une *caravane* de treize barques qui arrivait de Marseille passa en effet sans rien remarquer, et sept d'entre elles enfilèrent le grau. Au crépuscule, Albesa redressa son bâtiment, joua des rames et entra dans le chenal. Dix-huit barques y dormaient à l'ancre. Les enlever fut bientôt fait. Quinze ou seize furent coulées après transbordement sur les deux dernières des belles étoffes, des pièces d'argent et d'autres choses *nobles,* entendez par ce terme les marchands à rançonner. Albesa, avec ses deux prises en remorque, fit une entrée triomphale à Barcelone; la vente à l'encan du butin dura huit jours; on y remarquait trois tentes magnifiques, dont l'une, destinée au roi de France, pouvait contenir, dit-on, mille chevaliers (1). Ce n'était, après tout, qu'une revanche des maux incalculables causés aux Catalans par un corsaire narbonnais (2).

Pareille aubaine stimula l'ardeur des marins catalans.

(1) B. d'Esclot, ch. clvii.
(2) Archives de Narbonne, AA 103, fol. 63.

L'escadre de garde, onze galères et deux lins, partit à son tour avec le congé du roi Pierre qui bénit les deux amiraux, Raymond Marquet et Bérenger Mallol (1). Quelques bordées courues dans l'est laissèrent croire que la flottille prenait la route de Sicile. Hors de vue des côtes, Marquet et Mallol pointèrent au nord : ils se portaient, à l'insu des nôtres, sur les derrières de notre flotte, vulnérable seulement à l'arrière-garde. La nuit venue, ils s'approchèrent de Cadaquès, dont le gouverneur pour la France, Gras, était de connivence avec eux. A un signal convenu, les deux neveux du gouverneur accostèrent la capitane mouillée au port Ligat : « Messeigneurs, vous arrivez à point, dirent aux amiraux les deux jeunes gens. Hier matin, cinquante galères ont quitté Rosas avec un grand nombre de barques : dans la soirée, nous leur avons vu doubler le cap d'Aygua-Freda. A Rosas où j'ai été hier, continua l'un d'eux, il ne reste, pour garder le port, que vingt-cinq galères bien armées sous le commandement d'un gentilhomme provençal, Guillaume de Lodève. — Et la nuit, où sont-elles ? — Chaque soir, quand elles ont fait leur salut du soleil couchant, elles se placent à la pointe en dehors du port et s'y tiennent éloignées les unes des autres, les voiles larguées, jusqu'à l'aube. Elles observent le même ordre chaque jour. J'ai couché plus de dix nuits à bord par partie de plaisir, et j'ai toujours vu qu'on suivait les mêmes dispositions (2). »

Sur cet avis, Marquet et Mallol décidèrent d'attaquer le lendemain à l'aube. Mais leur surprise fut déjouée : deux lins de vigie de Guillaume de Lodève les aperçurent et donnèrent l'alarme. Trompettes et nacaires sonnèrent le branle-

(1) Investis depuis le 16 mai 1285 de l'office d'amirauté. Isidoro CARINI. *Gli archivi e le biblioteche di Spagna.* Parte 2ª, fasc. I. Palermo, 1884, in-4°, p. 79.)

(2) MUNTANER, ch. CXXX.

bas, et Guillaume manœuvra de façon à barrer les approches de Rosas. Il s'avançait en bon ordre, suivant la tactique des flottes supérieures en nombre qui cherchent à envelopper l'adversaire : une ligne de quinze galères amarrées ensemble devait supporter le choc, derrière elles voguaient les dix autres chargées de tourner l'ennemi et de le prendre à dos. Marquet et Mallol semblaient se prêter à ce jeu en s'immobilisant aussi. Leurs onze galères se laissèrent cerner; mais l'abordage était impossible, tant ces bâtiments liés les uns aux autres par les câbles et les avirons formaient un bloc impénétrable. De leur plate-forme flottante, les arbalétriers de Catalogne, les plus habiles du monde, tiraient sans relâche, forts de leur adresse et de leur supériorité numérique, car ils remplaçaient sur plusieurs galères les rameurs de troisième rang.

Sous la pluie d'acier qui balayait les ponts, sous le terrible choc des viretons que des cannelures hélicoïdales animaient d'un mouvement rotatoire et qui traversaient parfois du même coup deux hommes placés l'un derrière l'autre (1), les malheureux Français attendaient stoïques, l'épée ou l'estoc à la main; leurs dards mal brandis frappaient aussi souvent avec l'*aristeuil* (le bois) qu'avec le fer. Une sonnerie de trompette éclata chez l'ennemi... A ce signal, les galères catalanes, aussitôt déliées, se jetèrent au travers de nos lignes, qu'elles coupèrent en trois tronçons. Elles emportaient en un tourbillon d'écume la division où flottait l'étendard de France. Pour amariner au plus vite les sept galères prisonnières, avant un retour offensif de leurs compagnes, les Catalans bondirent à l'abordage, le couteau au

(1) Sur la façon des arbalètes et des viretons, voyez le registre 28 des *Introitus et Exitus* des Archives du Vatican, fol. 83, analysé dans mon étude sur *Une escadre franco-papale*, apud *Mélanges d'archéologie et d'histoire de l'École française de Rome*, t. XIII (1893), tirage à part, p. 16-17. — REINAUD, *Extraits des historiens arabes relatifs aux Croisades*, p. 255, note 1.

poing, et frappèrent, frappèrent comme des fous ivres de sang. Les chevaliers français, les marins encore valides luttèrent en désespérés. Il n'en resta pas deux cents debout. Le grand étendard était abattu, le capitaine Guillaume de Lodève prisonnier. Tout était pris ou tué. En ce moment, la division qui se trouvait au midi, montée de Narbonnais, arrivait à la rescousse de son chef. Elle livra un combat furieux et ne battit en retraite, ses équipages réduits de moitié et ses apparaux en loques, qu'après avoir perdu tout espoir de revanche. Le troisième tronçon de notre flotte, des galères marseillaises fort éprouvées aussi, n'avaient pas attendu l'issue de la bataille : hors de la mêlée, à l'est, elles profitèrent de leur position pour se replier sur le gros de nos forces navales (1). Ce fut à cette lâcheté que Guillaume de Lodève, ou du moins l'un de ses amis, un troubadour de Béziers, attribua le désastre de Rosas (2).

De leurs sept prises, Marquet et Mallol trièrent les deux plus mauvaises, y déposèrent les marins prisonniers et coulèrent le tout, corps et biens. Ils n'avaient épargné que le capitaine et les chevaliers capables de se racheter. Avant de songer au retour, ils allèrent prendre un peu de repos à une pointe près de Cadaquès, où leurs deux espions vinrent recevoir une récompense bien méritée.

Cependant les cinquante galères du vice-amiral français, avisées par deux barques ou par les Marseillais fugitifs,

(1) B. d'Esclot, ch. clviii. — Muntaner, ch. cxxix-cxxxv. — Jacobi Aurie, *Annales Januenses*, éd. apud *Monumenta Germaniæ histor.*, t. XVIII, p. 314.

(2) Supplique de Jean Estève de Béziers à Philippe le Bel en 1286, publiée par Gabriel Azais dans les *Mémoires de la Société archéologique de Béziers*, 2e série, t. I, p. 221. Jean Estève demande à Philippe le Bel d'obtenir la délivrance de G. de Lodève. L'allusion qu'il fait à la lâcheté des compagnons de G. de Lodève m'a fait adopter la version de B. d'Esclot, corroborée du reste par les *Annales* de Jacques d'Oria. Muntaner prétendait au contraire que toute notre flotte resta prisonnière

avaient quitté la cale Tamarin (1), qui sert de débarcadère à Palafurgell, et faisaient volte-face vers Rosas. Au delà du cap d'Aygua-Freda, elles aperçurent l'escadre victorieuse qui remorquait ses prises vers Barcelone : aussitôt elles entraient en chasse. Marquet et Mallol, jugeant la partie inégale, coulèrent les cinq bâtiments amarinés et firent force de rames vers Majorque. Le vent de terre, qui fraîchissait, aidait leur manœuvre ; à la nuit, ils avaient perdu de vue notre flotte. Le lendemain, ils touchaient Barcelone. La revue de leurs troupes témoigna éloquemment de leur victoire : trente-neuf morts et moins de quatre cents blessés manquaient à l'appel, tandis que nos pertes se chiffraient à deux ou trois mille hommes (2). Sans tarder, Pierre III manda ces nouvelles à son fils Jacques, alors en Sicile, s'étonnant de n'avoir pas encore les flottes aragonaise et sicilienne rappelées d'urgence.

Quel intervalle s'écoula entre la bataille de Rosas et l'arrivée de ces renforts ? Nous l'ignorons ; il faut compter plusieurs semaines ; car nos effectifs, à peine effleurés par la défaite, furent réduits dans des proportions effrayantes par le typhus et par les miasmes pestilentiels qui traînaient sur mer et sur terre. De trois en trois semaines, aux jours de grandes fêtes, nos équipages passaient une revue, une montre. Le 15 août, ils parurent tellement affaiblis qu'on ne put conserver que cent vingt bâtiments en service, galères ou térides, sur deux cent dix navires de guerre. Le 8 septembre, il n'y avait plus que quatre-vingts galères armées.

(1) Palamos, dit B. d'Esclot : la question importe peu du reste, les deux ports sont très voisins.

(2) B. d'Esclot, ch. clviii. — Muntaner rapporte ainsi les faits : les Catalans traînaient les 25 galères prises (chose bien difficile pour 11 galères), à la vue des Français, ils en abandonnèrent une partie et prirent avec 22 galères et 2 lins la route de Barcelone. Suivant lui, 4,000 Français, c'est-à-dire l'effectif exact de 25 galères, auraient péri, et 300 hommes du côté des Catalans. Ni les *Annales* de Jacques d'Oria, ni la relation officielle de Pierre III (Carini, p. 61), n'accusent de notre côté une telle perte.

et à la fête de Saint-Michel, cinquante-cinq. Si ces chiffres semblent probables, les dates le sont moins. Le chroniqueur sicilien qui les donne habitait Messine et consignait souvent des nouvelles fraîches d'un mois (1). C'est au mois de septembre que s'accomplirent, pour notre flotte, ses tragiques destinées.

Acculé à une situation sans issue, l'amiral français Jean « de Orreo », qu'une lettre de Pierre III appelle « Escotum » et qu'il faut sans doute identifier avec le Génois Jean Scoti, fils de l'armateur Oger Scoti (2), eut ordre, dit-on, de brusquer les événements en attaquant Barcelone. Il laissa quinze galères à la garde de Rosas et prit avec le reste, quarante galères, la voie du sud (3). Trahis, mal informés et d'une personnalité si effacée que les chroniqueurs ignorent ou confondent leurs noms, nos commandants d'escadre allaient se trouver aux prises avec le plus redoutable marin de l'époque.

Le 24 août, la flotte sicilienne de Roger de Loria, prévenue par trois courriers, une galère et deux lins, arrivait à Barcelone. Elle avait soumis la Calabre, pris Tarente le 15 juillet et accourait en hâte par la route de Barbarie : dans la nuit de l'Assomption, elle avait passé devant la Goulette; les Barbaresques avaient dû éprouver quelque surprise d'une soudaine illumination nautique au milieu des ténèbres : c'était la coutume, et les marins siciliens ne l'ont pas perdue, de fêter ainsi la Madone. Au milieu des acclamations des équipages, Pierre d'Aragon passa en revue

(1) Bartholomæus DE NEOCASTRO, ch. XCII. — Les *Annales* de Jacques d'Oria (*Mon. Germaniæ hist.*, t. XVIII, p. 314) attribuent la mortalité à la famine, à quelque maladie épidémique et aux moustiques, qui décimaient surtout la cavalerie. De 100 galères, la flotte active, qui livra bataille à Loria, était réduite à 40.

(2) Qui en 1264 arme une flotte de guerre génoise pour la garde de la mer. (G. CARO, *Genua und die Mächte am Mittelmeer*. Halle, 1895, t. I, p. 153.)

(3) Bartholomæus DE NEOCASTRO, ch. XCII.

l'escadre de Loria : carènes peintes aux armes d'Aragon et de Sicile, écus en pavesade, arbalètes luisant aux bordages entre les écus, bannières au vent, tentes en soie vermeille dressées sur les poupes, toutes ces teintes chaudes harmonisées dans un merveilleux coloris flambaient par un beau soleil d'août.

Après un repos de trois jours, Roger de Loria repartit, faisant route pour Rosas. Il en donna avis à l'escadre catalane qui courait des bordées dans les eaux de notre flotte. Une autre division de quatre galères siciliennes et de huit barques, commandées par un chevalier de la famille de Montoliu, le joignit après avoir découvert d'un promontoire la marche de la flotte française (1).

Dans la nuit du 9 septembre (2), nos quarante galères passèrent sous le cap de Saint-Sébastien, les feux masqués, un seul fanal en tête de colonne. L'ennemi, à trois milles de là, guettait dans l'ombre, derrière deux îlots que leur étroitesse a fait surnommer les Fourmis, Las Hormigas. Roger de Loria, car c'était lui, reconnut sa proie et, de peur de la laisser échapper, ordonna à dix-huit galères de serrer la

(1) B. d'Esclot, ch. clxvi : il évalue à 80 voiles, dont 44 galères, la flotte de Roger de Loria, et à 25 galères seulement la flotte française, qui aurait eu pour objectif la capture de 2 galères catalanes en radoub à S.-Pol de Maresme et qui aurait donné la chasse aux navires de Montoliu. — Muntaner (ch. cxxxv) met en ligne 85 galères du côté des Français, 66 du côté de Loria, qui aurait reçu après la bataille le renfort des 16 voiles catalanes — Jacques d'Oria (*Mon. Germ. histor.*, t. XVIII, p. 314), l'ami des vaincus, et Barthélemy de Neocastro (ch. xcv), compatriote de Loria, s'accordent à peu près sur les effectifs : 30 galères françaises contre 35 siciliennes et 18 catalanes; 40 contre 30 et 18 : c'est ce dernier texte, de B. de Neocastro, que j'adopte.

(2) Dans la nuit du 1er octobre, dit Barthélemy de Neocastro. Mais les *Annales de Gênes*, de J. d'Oria, mieux informées, relataient le fait au mois de septembre : elles parlaient aussi du stratagème de Loria qui alluma de nombreux fanaux pour donner le change sur ses forces, dans la croyance qu'il avait devant lui toute la flotte française, 100 galères. — La date du 9 septembre est fournie par la petite chronique publiée par R. Röhricht et Gaston Raynaud sous le titre d'*Annales de Terre Sainte*. Paris, 1884, in-8°, p. 34.

côte au nord du cap Saint-Philippe : elles s'engageraient, au moment de l'action, entre les nôtres et la terre. Avec les trente autres et les bâtiments légers, Loria se réservait de tenir la haute mer et de nous prendre entre deux feux. Ces dispositions arrêtées, il surgit à une encâblure de nos galères; les fanaux qu'il avait disposés à l'avant, à la poupe et au mât de chaque navire, afin de donner le change sur ses forces, s'allumèrent subitement; les trompettes et les timbales sonnèrent, et un immense cri de guerre s'éleva : « Arago, Arago. » Ahuris, épouvantés, les nôtres ont la présence d'esprit de crier aussi : « Arago, Arago. » — « Cecilia, Cecilia, santa Maria delle scale di Messina. » ripostent les Siciliens..., qui entendent leur mot de ralliement répercuté comme un écho par leurs adversaires.

Signaux, appels, tout est répété par les nôtres, que Loria ne reconnaît plus dans la mêlée nocturne : « Allons, dit-il, puisqu'il en est ainsi, que chacun évite de son mieux de frapper les siens; en avant, sus à eux, au nom de Dieu. »

Et d'un coup d'éperon il frappe le flanc d'une galère provençale avec une telle vigueur qu'il précipite à l'eau la moitié de l'équipage, cinq ou six hommes exceptés. Ses marins l'imitent : rien ne résiste; nos équipages, en grande partie étrangers, n'ont pas l'admirable cohésion de la flotte de Loria, où Catalans et Siciliens répartis en égal nombre combattent d'un même cœur. Beaucoup sautent à la mer; des monceaux de cadavres jonchent la couverte de nos galères. Plusieurs d'entre elles, dont l'obscurité empecha de reconnaître le nombre, s'éloignent du champ de carnage en contrefaisant les signaux de Loria (1). C'était le grand amiral napolitain Henri de Mari, ancien compagnon de saint Louis en 1270 et capitaine de vingt-quatre galères fran-

(1) B. d'Esclot, ch. clxvi.

çaises (1), qui lâchait pied selon son habitude (2). Trois ans auparavant, il n'avait pas fait meilleure contenance devant le même adversaire (3).

Tout le reste de l'escadre fut capturé après un horrible massacre; les bâtiments qui se jetèrent à la côte furent brûlés le lendemain. Suivant les relations officielles (4), plus de 4,000 Français furent passés au fil de l'épée, c'est-à-dire les équipages de vingt-cinq galères. Le nerf de notre puissance maritime était brisé, et bientôt allaient s'ajouter à la démoralisation de la défaite la terreur et l'épouvante. Des rares vaincus survivants, Loria avait fait deux lots : une cinquantaine de chevaliers, parmi eux Jean Scoti et Simon « de Trusia » (5), qualifiés tous deux par diverses chroniques du titre d'amiral, furent admis à rançon, mais ensuite condamnés à un emprisonnement perpétuel. Cinq cent soixante marins, blessés ou non, qu'on épargna par un raffinement de cruauté, servirent de jouets à la fureur catalane. Loria les avait confiés à Marquet et Mallol, chargés

(1) B. de Neocastro, ch. xcv. — Ancien amiral des galères de la République de Gênes, il brûla une nave du vénitien Marino Sanudo (1271). (Arch. de Gênes, *Materie politiche, mazzo* 5.) Grand amiral de Charles d'Anjou, Henri de Mari aurait un moment commandé en chef la flotte française. (Zurita, *Annales d'Aragon*, liv. IV, ch. lv. — Pietro Vincenti, *Teatro degli nomini illustri che furono grand' ammiragli nel regno di Napoli*, p. 47.)

(2) B. d'Esclot limite à 12 et J. d'Oria à 8 le nombre des galères françaises qui échappèrent. Muntaner (ch. cxxxv) évalue à 16 galères génoises le nombre des bâtiments sauvés du désastre : 54 galères françaises auraient été prises et 15 galères pisanes brûlées à la côte. Observons qu'en ce moment même la guerre, très aiguë entre Pise et Gênes, dut nuire à la bonne intelligence entre nos mercenaires.

(3) Amari, *La guerra del vespro siciliano*, t. I, p. 193 et 333, note.

(4) Lettre de Pierre III sur les opérations militaires et maritimes de la guerre d'Aragon. Octobre 1285. (Carini, *ouv. cité*, p. 61). — B. d'Esclot, (ch. clvi) évalue nos pertes à 5,000 tués, plus les prisonniers dont nous allons voir le sort affreux.

(5) Nicolas Specialis, liv. II, ch. iii. — Il y a un Simon de Thurey parmi l'ost de la sénéchaussée de Carcassonne, rassemblé l'année suivante. (*Histoire de Languedoc*, nouv. éd. t. IX, p. 125.) Serait-ce notre prisonnier ?

de ramasser à Palamos et à San Feliu de Guixols les débris de la flotte française, avant de gagner Barcelone. Sur l'ordre de Pierre III, les blessés, au nombre de trois cents, furent enchaînés à une longue corde : la corde, attachée à la poupe d'une galère ; les rameurs se courbèrent sur leurs avirons ; la foule, toujours friande de spectacles et admise à tout voir, observe un témoin, put se repaître des râles d'agonie arrachés à des estropiés et à des mutilés : et la sanglante guirlande disparut sous les eaux. Restaient deux cent soixante prisonniers valides : Pierre III les renvoya, ...après leur avoir fait crever les yeux; à l'un d'eux on avait laissé un œil ; ce fut sous sa conduite que les malheureux s'acheminèrent en trébuchant vers le camp du roi de France (1). Et le monstre qui ordonna ces supplices osait traiter son adversaire de Néron : *Neroniczans more Neronii!* (2).

Le jour même de la bataille de Las Hormigas, Roger de Loria, transportant son pavillon sur ses prises, bâtiments tout neufs, avait couru à la recherche des galères fugitives. Au grau de Narbonne, il apprit qu'elles étaient en lieu sûr, près d'Aigues-Mortes (3). Virant de bord sur Rosas, il apparut en vue du golfe sous pavillon fleurdelisé. La division de garde, trompée par ce subterfuge qui laissait croire à un retour triomphal des Français, approcha dans la plus grande allégresse. Soudain, quand il ne fut plus possible pour nos marins de reculer et de s'échouer, l'étendard fleurdelisé s'abattit, et Loria, démasquant ses couleurs, fonça sur nous. Surpris, l'amiral Enguerrand de Bailleul (4)

(1) B. d'Esclot (ch. clxviii) rapporte froidement les cruautés de son maître.

(2) Lettre de Pierre III aux rois d'Angleterre, de Castille, etc. Octobre 1285. (Carini, *ouv. cité*, p. 61.)

(3) B. d'Esclot, ch. clxvi. — Le viguier de Tarascon envoya trente hommes d'armes aux Saintes-Maries de la mer en prévision d'une descente des galères aragonaises. (Archives des Bouches-du-Rhône, EE 1.)

(4) Guillaume de Nangis, *Vie de Philippe III*, dans les *Historiens des*

opposa une honorable résistance, mais succomba. De son escadre, quatre galères avec deux barques furent brûlées, et les autres capturées. Le même stratagème devait réussir le surlendemain contre une autre division de douze galères et une grande nef qui apportaient de Provence des vivres, des fourrages, la solde des troupes et les richesses du duc de Brabant (1).

Entre temps, Loria avait débarqué ses marins, afin d'enlever les approvisionnements renfermés dans Rosas. La garnison, paralysée par l'insurrection de la populace, lui tenait difficilement tête, quand on signala l'approche du connétable de Saint-Pol et de six mille cavaliers détachés par Philippe III au secours de la ville. Le connétable jugea facile d'enlever les bâtiments tirés sur la grève et de disperser des groupes de fantassins. Loria avait deviné son projet : avec les lices de poupe des galères qu'il tendit sur des pieux, il fabriqua une enceinte et posta par derrière ses arbalétriers; la cavalerie française, tombant dans des fosses dissimulées dans les sables, ne put franchir ce léger retranchement : les Siciliens achevèrent la déroute. Le comte de Saint-Pol, jeté à bas de son cheval, fut tué. Quelque soldat lui coupa une main, qui fut plus tard rachetée sept mille marcs d'argent par les amis du défunt. Parmi les morts on comptait un vaillant chevalier nommé Aubert de Longueval, et le beau-père du comte d'Artois. Le désastre était advenu, disait-on, par la faute du maréchal d'Harcourt, qui ne soutint pas ses compagnons (2).

La prise de Rosas et de ses magasins de vivres était imminente : Philippe III essaya de la retarder en demandant une trêve. Le comte de Foix alla trouver Roger de Loria.

Gaules et de la France, t. XX, p. 537. — VILLANI, apud MURATORI, *Rerum Italicarum scriptores*, liv. VII, ch. CII.

(1) MUNTANER, ch. CXXXVI. — B. DE NEOCASTRO, ch. XCV.

(2) B. DE NEOCASTRO, ch. XCV. — G. DE NANGIS, *Ibidem*. — N. SPECIALIS, liv. II, ch. IV.

« Aux Provençaux et aux Français, jamais de trêve, répondit l'amiral, quand bien même le roi d'Aragon l'accorderait. — Mais la France armera trois cents galères ! — Qu'il en vienne trois cents ou deux mille, peu m'importe ! Avec cent des miennes, je réponds de tenir toutes les mers; et navire ne voguera, ou poisson ne lèvera la tête sans la permission du roi d'Aragon (1). » Le sort en était jeté. Rosas capitula et fut évacuée le 27 septembre (2). Les événements se précipitaient. Malade, presque moribond, Philippe III avait quitté Girone. Les croisés battaient en retraite par des chemins affreux, ravinés par les pluies, sur une longue colonne que harcelaient les milices almogavares de la frontière, féroces miquelets de l'époque, et les garnisons des places négligées lors de l'invasion. Au-dessus du col de Panissars, Loria attendait avec ses marins postés sur les hauteurs de Castelbon (3). Bref, ce fut un désastre, bien que les sergents de Narbonne et de Béziers fussent venus en armes au-devant des nôtres (4). La mort de Philippe III, qui survint le 5 octobre 1285, à Perpignan, fut la dernière catastrophe de cette néfaste campagne.

Quel que fût le désir de son fils Philippe IV, tout jeune encore, de continuer les hostilités, la guerre languit durant plusieurs années. Le fait le plus saillant fut la descente de Roger de Loria au grau de Serignan en 1286. Une armée rassemblée en hâte marcha à la rencontre des cent chevaliers et des deux mille hommes de pied de Loria : elle fut battue et poussée l'épée dans les reins jusqu'à une demi-lieue de Béziers. Agde enlevée d'assaut, toute la population

(1) B. d'Esclot, ch. clxvi.

(2) 27 septembre, « jeudi après la S. Maty l'apostre. » (Coll. Clairambault, vol. 469, fol. 127.)

(3) Muntaner (ch. cxxxvii) prête à Pierre III un beau rôle qui contraste singulièrement avec les précédents de ce roi sanguinaire. Pierre III aurait protégé le roi de France et les chevaliers contre ses propres soldats.

(4) *Histoire de Languedoc*, par Dom Vaissette, n. éd., t. IX, p. 113.

mâle, entre quinze et soixante ans, fut passée par les armes; une colonne détachée sur Vias dispersait les milices de Saint-Thibery, Loupian et Gigean, qui accouraient. Rien ne put protéger contre le terrible corsaire les navires français; sous les remparts d'Aigues-Mortes, aux graus de Leucate et de Narbonne, de nouvelles prises s'ajoutèrent à une liste déjà longue (1).

La destruction de notre flotte ainsi achevée, Loria l'exterminateur se retourna contre les Angevins de Naples, qu'il écrasait dans une dernière bataille navale devant Castellamare di Stabia, le 24 juin 1287. Philippe le Bel profita de cette absence pour organiser une nouvelle marine de guerre sous la direction d'un homme actif et énergique, — son sobriquet en est le garant, — Simon Briseteste. Briseteste, sénéchal de Carcassonne, devait appuyer les incursions du roi de Majorque dans le Lampourdan. Mais l'irrésolution de ce dernier, les démonstrations menaçantes des escadres aragonaise (juillet 1289) et sicilienne (1290) (2), la faiblesse de nos forces navales, empêchèrent tout engagement à fond. Le traité de Tarascon (3), sur ces entrefaites, nous ménagea un accommodement avec l'Aragon : il était tout au bénéfice des Angevins de Naples, vis-à-vis desquels Alphonse d'Aragon promettait de garder une stricte neutralité. Philippe le Bel, au contraire, s'était engagé par une convention antérieure à secourir pécuniairement son cousin Charles II contre la Sicile (4). Il s'acquitta en nature.

Son cadeau ne fut autre chose que sa marine de guerre.

(1) MUNTANER, ch. CLII. — LECOY DE LA MARCHE, *les Relations politiques de la France avec Majorque*. Paris, 1891, in-8°, t. I, p. 289.

(2) *Histoire de Languedoc,* nouv. éd., t. IX, p. 133, n. 4, 140, 144.

(3) 19 février 1291, entre Alphonse d'Aragon et Charles II, roi de Naples. Archives nation., J 587, p. 16.)

(4) Il promettait deux cent mille livres. 19 août 1290. (Archiv. nat., J 511, p. 8.)

« Galères, huissiers, barges et tous autres vaisseaux, agrès, voiles, munitions, armures » que le roi possédait à Narbonne ou dans la sénéchaussée, sur un ordre de la cour (1), furent consignés entre les mains du mandataire de Charles II. De plus, les sénéchaux de Beaucaire et de Carcassonne devaient délivrer chacun cinquante mille carreaux sans délai (2). Le commissaire angevin, Barthélemy Bonvin, de Marseille, qui se présenta pour prendre possession de la flotte royale, essuya un refus. « Je n'ai reçu aucun ordre, lui dit Guillaume Boccuze, viguier d'Aigues-Mortes (3), *préposé à la garde des galères;* le sénéchal seul a qualité pour vous satisfaire. » Il fallut s'adresser à Simon Briseteste, qui opéra le transfert (4).

Chose curieuse, Charles II ne semble avoir eu qu'un droit de jouissance sur ce matériel naval. Il le laissa en territoire français, sous la surveillance de deux de ses officiers, Barthélemy Bonvin et Pierre de Limousin, maître des comptes. L'arsenal, « tarsianatus, » de Narbonne, dont la clôture fut achevée en 1294, avait pour *recteur* Pierre Bernuis, bourgeois de la ville, assisté de plusieurs gardiens pour les vaisseaux désarmés (5). Mais ce n'était plus qu'une succursale de Marseille. Le maître de l'arsenal de cette ville, Richau de Lamagnon, plus tard amiral de Provence (6),

(1) Asnières, le jeudi avant la fête de S. Ernoul 1291. (Bibl. nat., Doat, vol. 156, p. 9, copie.

(2) Lettres de Charles II signifiant aux deux sénéchaux un mandement de Philippe le Bel. Aix, 18 novembre 1291. (Naples, Archivio di Stato. *Reg. Angioini* 57, fol. 8, let. 1 et 2.)

(3) *Reg. Angioini* 57, fol. 8, let. 1.

(4) Lettres de Charles II au sénéchal de Carcassonne, 24 mai 1291. (*Reg. Angioini* 16, fol. 92, let. 1; — CADIER, *Essai sur l'administration du royaume de Sicile*, p. 185; — Bibl. nat., Doat, vol. 156, fol. 10-11, copie portant la date du 23 mai 1291.)

(5) Compte rendu le 20 janvier 1294. (*Reg. Angioini* 63, fol. 257.)

(6) Garde de l'arsenal le 12 novembre 1293 (*Reg. Angioini* 63, fol. 16, let. 1; fol. 17, let. 4); amiral des comtés de Provence et Forcalquier, 23 octobre 1296. (*Reg. Angioini* 88, fol. 126 v°, let. 2-4. — Sur les *Capi-*

réparait les bâtiments de guerre d'Aigues-Mortes et de Narbonne, au même titre que ceux de Marseille et de Nice (1). Pareille organisation donne à penser que le roi de France avait voulu se décharger temporairement d'un entretien coûteux, quitte à reprendre en temps opportun son dépôt. Nous verrons en effet qu'il ne tarda point à mander contre l'Angleterre *ses* galères levantines et même les officiers nommés par Charles II.

Au moment où Philippe le Bel se défaisait de sa marine, les intérêts qu'il soutenait en Orient subissaient les plus graves échecs. Son lieutenant dans les « parties d'outremer », Jean de Grailly, n'avait pu rétablir à Tripoli l'autorité de Lucienne de Toucy, sœur du défunt prince d'Antioche. La galère française qu'il commandait, ainsi que trois bâtiments du Temple, de l'Hôpital et de Venise, chassés par l'escadrille de Benoît Zaccaria, s'étaient repliés sur le dernier boulevard de la chrétienté en Palestine, Saint-Jean-d'Acre (2). A la conservation de Saint-Jean-d'Acre, entrepôt du commerce asiatique, toutes les nations maritimes de l'Europe étaient intéressées. Aussi Jean de Grailly, pour cette cause internationale qu'il alla plaider à Palerme et à Rome, n'eut-il pas de peine à obtenir des secours : sept galères siciliennes (3) et vingt galères de Venise nolisées par le pape (4) vinrent renforcer les troupes de la garnison.

tula de son office, le 4 octobre 1297, voyez CADIER, *Essai sur l'administration du royaume de Sicile*, p. 185.)

(1) Certificat des dépenses faites par R. de Lamagnon. Aix, 5 janvier 1294. (*Reg. Angioini* 67, fol. 256.)

(2) 1288. (*Annales Januenses*, dans les *Monumenta Germaniæ historica*, Scriptores, t. XVIII, p. 322.) — Roger de Loria, quatre ans après, dirigeait une expédition contre les feudataires français de la Morée, et pillait Corfou, Candie, Malvoisie. (Barthélemy DE NEOCASTRO, ch. CXXI. — Nicolas SPECIALIS, liv. II, ch. XIX.)

(3) 1289. (Barthélemy DE NEOCASTRO, ch. CXIII.

(4) 1290-1291. Marino SANUDO, *Secreta fidelium crucis*, lib. III, pars XII, cap. XX (éd. Bongars, 229-231.)

Ces mesures préventives se trouvèrent insuffisantes devant l'énorme déploiement de forces du soudan Mansour. En mars 1291, il s'ébranlait avec cent soixante mille hommes de pied et soixante mille chevaux. Il mourut avant d'arriver sous les murs de Saint-Jean-d'Acre, laissant à son fils Khalil-Askraf l'honneur d'investir la ville et de dresser contre elle des batteries de grosses machines de guerre, des *carabaga* dont les lourds projectiles jetaient à terre des pans entiers de murailles, des tours même. Il faut lire dans l'ouvrage presque contemporain de Marino Sanudo (1) la défense acharnée des chrétiens. Khalil-Askraf dut emporter un à un les dix-sept quartiers de la ville, qui formaient autant de forteresses. Une des colonnes musulmanes enleva la Tour Maudite et marcha droit sur les Pisans, dont elle renversa la barricade, près de San Romano ; par la rue des Allemands, elle arrivait à San Rinaldo et en sabrait les défenseurs. Une autre colonne attaquait la tour du Légat, sur le bord de la mer ; arrêtée un instant par les chevaux de frise de la contrescarpe, elle franchit néanmoins l'obstacle et entra dans la ville. De ce côté, étaient postés les gens du roi de France avec Jean de Grailly et Othon de Granson : ils soutinrent énergiquement le choc de la cavalerie musulmane ; enfin, accablés par le nombre, leur capitaine Grailly blessé, ils reculèrent les derniers et battirent en retraite (2) vers la tour des Mouches, pour s'embarquer sur la flotte chrétienne (3). C'était le 19 mai 1291, cent ans après la

(1) Sanudo commença en 1306 la rédaction de ses *Secreta fidelium crucis*.

(2) *Chronique d'Amadi*, éd. R. de Mas-Latrie dans les *Documents inédits*, p. 224.

(3) Cf. le plan de S.-Jean-d'Acre par Sanudo (Bibl. nat., ms. lat. 4939, fol. 8; reproduit dans l'*Hand atlas* de SPRUNER-MENKE, pl. 85). — La miniature d'un ms. du *British Museum* (Additionnal manuscript 27695, fol. 5 : XIVe siècle) représente S.-Jean-d'Acre et peut-être la scène même de la retraite des croisés. Autour de la ville forte, des cavaliers massacrent des fuyards qui se jettent à la mer pour gagner quatre ou cinq galères bat-

prise de Saint-Jean-d'Acre par Philippe-Auguste et Richard Cœur de Lion. Sur la Syrie tout entière, le Croissant flottait victorieux.

tant pavillon croisé. Au large, croisent deux naves de guerre. C'est la miniature, du reste, qui figure le mieux les proportions relatives entre les naves, courtes et hautes, et les galères, longues et basses de bord.

GUERRE DE ROMANIE [1]

(1306-1310)

DERNIÈRE EXPÉDITION FRANÇAISE CONTRE L'EMPIRE D'ORIENT.

La perte de Saint-Jean-d'Acre, supprimant tout contact avec l'Orient et par suite tout point d'appui pour une croisade future, déterminait de plus une crise économique en Europe. Habituée aux épices de l'Inde et aux étoffes soyeuses du Levant, la société ne pouvait renoncer à ces raffinements du luxe auxquels l'interdiction de commercer avec les Infidèles donnait l'attrait du fruit défendu. Croisade ou commerce ! double problème, pour la solution duquel hommes d'État, hommes d'Église et marchands longtemps débattirent leurs avis, les uns mitigeant de considérations militaires et de motifs commerciaux l'exaltation religieuse des autres.

Mais déjà Venise, maîtresse d'un quart et demi de l'empire byzantin, avait trouvé à ces préoccupations un dérivatif, en greffant sur la croisade la question d'Orient; comme jadis, elle sut détourner nos efforts vers Constantinople, objet de ses convoitises. Il lui fallait un prétendant pour l'opposer au basile grec (2). A la cour de France, on

(1) On appelait *Romanie* l'Empire d'Orient.

(2) En 1281, la République promettait au prétendant Philippe d'armer 15 galères contre l'Empire d'Orient si lui-même en armait 15 autres et 10 térides. (MARIN, *Storia del commercio de' Veneziani*, t. VI, p. 305.)

se prit à considérer la conquête de Constantinople comme une opération « préparatoire et moult nécessaire pour le passage d'outre-mer (1) ».

Le frère du roi, Charles de Valois, héritier par sa femme, Catherine de Courtenay, du dernier empereur latin, s'offrit à subir l'ascendant de la république marchande.

Après divers pourparlers (2), les deux parties contractantes arrêtèrent d'armer, à frais communs, douze galères, et, aux dépens de Charles de Valois, tous les bâtiments équipés en sus (3). Le matériel naval, acquis à cette occasion par le prétendant, fut confié aux soins de Pierre le Riche, sous-doyen de Chartres, plus tard remplacé par Pierre d'Erbouville et par Jacques du Cauroy, qui organisèrent à Venise un arsenal temporaire.

L'expédition de Romanie s'engagea d'une façon mesquine et maladroite. Charles envoyait, pour reconnaître les lieux, le grand-maître des arbalétriers, Thibaut de Chepoy (4), avec une soixantaine de volontaires (5); par un manque de tact politique, il lui adjoignit bientôt l'amiral Renier Grimaldi, un Génois, que sa nationalité même rendait odieux aux Vénitiens (6). La république formula en effet de telles plaintes qu'il fallut remercier Grimaldi, l'un de nos meilleurs amiraux (7).

(1) Archives nat., J 411, n° 42.

(2) Archives de Venise, *Regesti dei commemoriali,* t. I, fol. 126 et s., impr. par PREDELLI, *Regesti dei commemoriali.*

(3) Traité du 19 décembre 1306. (Archives nat., J 492, p. 2, DELAVILLE LE ROULX, *la France en Orient au* XIVe *siècle,* Bibl. des écoles de Rome et d'Athènes. Paris, 1886, in-8°, t. I, p. 45.)

(4) Chepoy était du diocèse de Beauvais. — Chepoix, Oise, arr. de Beauvais, cant. de Breteuil. — Sur *Thibaut de Chepoy,* voyez l'article de M. Joseph PETIT dans le *Moyen âge,* t. X, p. 224.

(5) Payés 15 sols s'ils étaient chevaliers, 7 sols 6 deniers s'ils étaient écuyers. Cette solde quotidienne s'élevait à 30 sols pour Chépoy. (P. ANSELME, *Histoire généalogique,* t. VII, p. 739.)

(6) L'amiral partit de Paris en septembre 1307.

(7) Lettre du doge à Charles de Valois (mars 1308 ou antérieur). (Archives de Venise, *Regesti dei commemoriali,* t. I, fol. 124.)

Chepoy quitta Paris le 9 septembre 1306, s'embarqua à Venise, relâcha à Brindes, puis en Grèce. Sa mission, diplomatique autant que militaire, était facilitée par cette circonstance que les douze grands feudataires, les douze pairs de la principauté d'Achaïe, étaient, par nationalité ou par sympathie, nos alliés (1). On devine l'accueil charmant qu'il reçut dans l'une des cours les plus brillantes de la chrétienté, célébrée encore par les poèmes populaires de la Grèce (2), quand on voit figurer dans les comptes du corps expéditionnaire plusieurs gratifications aux ménestrels de Guy de La Roche, duc d'Athènes (3). La Grèce insulaire, occupée par des princes vénitiens (4), était tout aussi bien disposée. Chepoy choisit comme relâche l'antique Eubée, Nègrepont, et détacha un galion vers l'île de « Lescople » (Skopelos), toute voisine (5).

En septembre 1307, un an après son départ, il se décidait à mettre le pied en territoire byzantin ; débarquant sa petite troupe au cap de Kassandra, près de Salonique, il embos-

(1) Relevé des douze hauts feudataires en 1301. (Buchon, *Recherches historiques sur la principauté française de Morée.* Paris, 1845, in-8°, t. I, p. lxx. — Guichenon, *Preuves de la maison de Savoie,* p. 127.) — Le comte de Brienne, Français, était seigneur d'Argos et de Napoli. Le prince d'Achaïe, Philippe de Savoie, et la comtesse de Soula ou Salona en Phocide, l'antique Amphysse, dépêchèrent des ambassades vers Charles de Valois, qui les reçut dès juillet 1303. (Du Cange, *Histoire de l'Empire de Constantinople,* éd. Buchon, t. II, p. 377. — Moranvillé, *les Projets de Charles de Valois sur l'Empire de Constantinople,* dans la *Bibliothèque de l'Ecole des Chartes,* t. LI (1890), p. 78.) — Venise possédait Moron et Coron. (Du Cange, *ouv. cité,* t. II, p. 377.)

(2) Buchon, *la Grèce continentale et la Morée.* Paris, 1843, in-8°, p. 136.

(3) Moranvillé, *ouv. cité,* p. 78 : M. Moranvillé publie dans son étude les « Mises et despens pour le voiage de Constantinople », contenus en original dans le vol. 394 de la collection Baluze, rouleau 696.

(4) Les Sanudo en Dodécannèse, etc. (Buchon, *Recherches historiques,* t. I, p. lxxii.)

(5) « Compte Thibaut de Cepoy pour le voyage de Romenie, » publié par Du Cange, *Histoire de l'Empire de Constantinople,* éd. Buchon, t. II, p. 352.

sait son escadrille dans le golfe de Saint-Mamas (1). Cette démonstration suffit à décider en notre faveur le gouverneur de Salonique, Jean Monomaque, dont les émissaires apportaient en France, vers la mi-carême de 1308, un plan de conquête de l'empire grec (2). L'archevêque d'Andrinople leur succéda (3). La franchise française se laissa prendre aux procédés dilatoires et tortueux de la politique orientale, aux offres du roi d'Arménie, « qui se présentoit amis de Monseigneur (4), » de « Votemite », grand maréchal de la Valachie (5), et d'Ouroch, roi de Serbie (6).

Au lieu de poursuivre les approches de la capitale par ces longues lignes de cheminement, il fallait marcher droit sur elle et répéter la manœuvre de la quatrième croisade, l'attaque de vive force, l'assaut. La Grande Compagnie catalane, au service d'Andronic Paléologue, était révoltée; on venait d'apprendre qu'elle prenait notre parti. Maîtresse de Gallipoli, clef des Dardanelles, elle tenait en échec les sept galères que l'empereur Andronic avait péniblement armées et qui n'osaient guère quitter l'abri protecteur des hautes jetées du bassin de Contoscèle (7). Mais, faute d'initiative, elle laissait à l'amiral Antoine Spinola le temps d'arriver au

(1) Nicephore Gregoras, Ῥωμαϊκῆς Ἱστορίας Λόγοι, liv. VII, p. 15. — Lettre de Marino Sanudo relatant brièvement toute cette campagne. Venise, 10 avril 1330 (publiée dans les *Abhandlungen der historischen classe der Königlich Bayerischen Akademie der Wissenschaften*, t. VII, p. 774, par Fr. Kunstmann, *Studien über Marino Sanudo den alteren*).

(2) Moranvillé, *ouv. cité*, p. 74, 82 : les lettres de Jean Monomaque, de Constantin Ducas et du hiéromoine Sophronie en grec y sont publiées par M. Omont.

(3) Théoctiste, archevèque d'Andrinople, séjourna à Paris du 10 octobre 1309 au 28 mars 1310. (Moranvillé, *ouv. cité*, p. 77.)

(4) Compte de Thibaut de Chepoy. (Du Cange, *ouv. cité*, t. II, p. 352.)

(5) *Ibidem*.

(6) Ubicini, *Traité d'alliance et d'amitié entre Charles de Valois et les ambassadeurs du roi de Servie Ouroch*, 1873; cf. Moranvillé, *ouv. cité*, p. 76, n. 5.

(7) Cf. la description de ce bassin du port de guerre byzantin, creusé en 1261 par Michel Paléologue. (G. Pachymère, *Michael Palaelogus*, liv. V, chap. x.)

secours de Constantinople avec dix-huit galères génoises. Forcés, dès lors, de vider la place, les débris de la Grande Compagnie s'entassèrent sur quatre galères de l'infant d'Aragon Ferrand et sur deux bâtiments frétés par l'historiographe de l'expédition, Ramon Muntaner. Ils se replièrent sur les navires franco-vénitiens (1) des capitaines Marc Minotto et Jean Corin (2), qu'ils joignirent au port de Nègrepont.

La réception de ces malencontreux alliés fut loin d'être cordiale. Tandis qu'ils parlementaient pour obtenir un sauf-conduit, nos galères entouraient le bâtiment de Muntaner, *l'Espagnole*, qu'on savait chargé d'or et qu'on mit au pillage après massacre de quarante hommes (3). L'infant d'Aragon, arrêté au moment où il touchait terre, était remis au duc d'Athènes, qui enfermait le prisonnier au château de Saint-Omer, à Thèbes. Malgré ces sanglants outrages, le ressentiment des Catalans contre l'empereur grec l'emporta sur le besoin de vengeance ; leur nouveau capitaine, Rocafort, s'engagea au service de Charles de Valois et prêta solennellement hommage entre les mains de son mandataire. D'un caractère ambitieux, Rocafort songeait à se faire couronner roi de Salonique : il ne voyait en Chepoy qu'un bailleur de fonds fort utile pour payer les violons de ses noces, car le conquistador se maria à Nègrepont, ou pour défrayer ses soldats. En toute autre circonstance, « il n'en faisait pas plus de cas que d'un chien. » Ce fut bien pis quand le départ de l'escadre franco-vénitienne eut réduit la petite troupe française à un simple peloton au milieu des huit mille hommes de l'armée. Rocafort, ne gardant plus aucun ménagement, usurpa le commandement des troupes, dont le sceau de capitaine général était l'insigne.

(1) Dix galères et un lin.

(2) « Jehan Corin de Venise » (Moranvillé, *ouv. cité*, p. 79) ; Muntaner l'appelle « Tari », et Chepoy « Marin ».

(3) Muntaner, *Chronica*, ch. ccxxv-ccxxxiv. — Geronymo Zurita, Los cinco libros... de los *Anales de la Corona de Aragon*, t. II (1610), fol. 13.

Chepoy, exaspéré, lui fit des remontrances, qu'il se réservait d'appuyer à l'arrivée des six galères que son fils Jean ramenait de Venise. Débauché, avare, détesté des Aragonais eux-mêmes, Rocafort ne prêtait que trop à la critique. Accusé en plein conseil par quatorze chefs de compagnies, il fut arrêté, secrètement embarqué sur les galères franco-vénitiennes, qui le transportèrent à Naples et le livrèrent à l'ennemi mortel des Aragonais, au roi Robert; Chepoy eut la satisfaction de savoir enfermés dans les souterrains d'Aversa son rival et « autres traîtres » (1) : ils y moururent de faim.

Mais ces querelles intestines avaient désorganisé le corps expéditionnaire. Les Catalans offrirent leurs services au duc d'Athènes. Les Grecs de Salonique, rassurés par la faiblesse de notre effectif, se déclarèrent contre nous et envoyèrent cinq lins armés « pour nous destourner les vivres », que deux galères et un lin convoyaient à grand'peine (2)... Elle serait belle, l'histoire de cette poignée de Français, en pays ennemi, soutenue de temps à autres par l'apparition de quelques galères, parvenant un moment à inspirer la confiance et jetant les bases d'une grande entreprise. Son chef, Chepoy, a laissé pour tout récit des comptes, marqués il est vrai au coin des formidables difficultés diplomatiques et militaires auxquelles il se heurta.

La mort de Catherine de Courtenay (3) nous sortit de cette impasse en donnant à Charles de Valois un motif

(1) Muntaner, *Chronica*, ch. CCLIX-CCLXI. — « Compte Thibaut de Chepoy, » dans Du Cange, *Histoire de l'Empire de Constantinople*, t. II, p. 353 et *passim* : ce fut à Jacques du Cauroy que Chepoy confia le transport des prisonniers.

(2) « Compte Thibaut de Chepoy, » dans Du Cange, *Histoire de l'Empire de Constantinople*, éd. Buchon, t. II, p. 353 et suivantes.

(3) Elle était morte dès le 2 janvier 1308. — Thibaut de Chepoy était de retour à la cour de Charles de Valois, à Mons, le 29 avril 1310. Il reçut plus tard de Louis X une rente de 600 livres. (Archives nat., JJ 62, cap. 349.)

plausible de renoncer à la couronne d'Orient et de rappeler ses volontaires (1310).

Dix ans plus tard, les cinq galères et le lin qu'il avait fait construire pour son aventureuse entreprise achevaient de pourrir dans le canaletto de San Lio, à Venise, sous le séquestre ducal ; la République jugea bon de liquider la situation en versant une légère indemnité au prétendant malheureux (1).

(1) Quittance de Charles pour 4,000 florins d'or reçus de la République. Paris, 4 octobre 1320, à bord d'une nef sur la Seine au port S.-Victor (Archives des *Frari* à Venise. *Regesti dei commemoriali*, t. II, fol. 89 v°. — L. de Mas-Latrie, *Commerce et expéditions militaires de la France et de Venise au moyen âge*. Paris, 1880, in-4°, t. III des *Mélanges histor.* (*Doc. inéd.*), p. 67.)

CROISADE MANQUÉE

(1316-1335)

L'échec de l'expédition de Romanie ramena l'attention vers la croisade. La France gardait l'initiative de ces idées généreuses, dont la réussite semblait assurée par la communauté de vues du pape et du roi, sinon par le rapprochement matériel des deux Cours : depuis 1305, la papauté, transférée à Avignon, était en relations suivies avec la Cour de France. L'esprit froid et calculateur de Philippe le Bel considérait la croisade comme le moyen de glaner, sans bourse délier, une couronne; car l'utopie d'un légiste flatteur mettait au compte du clergé les frais de la croisade et au compte du jeune Philippe le Long les profits, la couronne d'Égypte et de Syrie (1).

Des auxiliaires présumés, les Tartares, dont la brusque entrée en scène révolutionnait l'Asie, cherchaient à nouer des relations avec l'Europe. Leurs ambassadeurs se succédaient aux Cours de l'Occident (2). Le khan de Perse, Argoun, proposait au roi de France son appui pour reprendre

(1) Pierre Dubois, *De recuperatione Terræ Sanctæ, Traité de politique générale*, publié par Ch. V. Langlois. Paris, 1891, in-8°, fascicule 9 de la Collection des textes pour servir à l'étude de l'histoire.

(2) Par exemple, le Génois Buscarello Ghisolfi, au service du khan de Perse depuis 1284. (Desimoni, *Conto dell' ambasciata al Kan di Persia* (1292), dans les *Atti della societa Ligure.*)

Jérusalem (1). De retour de Chine, Marco-Polo offrait à Charles de Valois le récit de ses voyages en Extrême-Orient (1307) (2), au moment où un prince arménien, réfugié en France sous le froc des Prémontrés, achevait la rédaction d'une « Hystoire merveilleuse, plaisante et récréative du grand empereur de Tartarie (3) ». Simples anecdotes, pensez-vous à la lecture du titre? Erreur! le prince Hayton s'occupait du moyen pratique de coordonner les opérations des croisés avec la marche en avant des Tartares.

Pour agir, il fallait des fonds. Le concile de Vienne, en 1311, les vota. On mit cinq ans à les recueillir. Quand l'argent fut prêt, le chef de la croisade ne l'était plus. Le prince voué au trône de Jérusalem, Philippe le Long, avait hérité du sceptre de saint Louis, mais non de son abnégation. Un pape énergique, Jean XXII, va passer toute sa vie à stimuler le zèle religieux des rois de France.

I

PHILIPPE V LE LONG.

Philippe V, à l'entendre, n'eut rien de plus à cœur que « l'essauvement de la sainte foi chrestienne ». Il le désirait « plus que rien, moult affectueusement sur toute autre chose (4) ». Il en parlait toujours, mais y pensait-il jamais

(1) Lettre d'Argoun à Philippe le Bel, 1289. (*Bibliothèque de l'École des Chartes*, t. XLI (1880), p. 222. — Abel Rémusat, *Mémoires sur les relations des princes chrétiens avec les Mongols*, dans les *Mémoires de l'Académie des Inscriptions*, n. s., t. VI, p. 420; t. VII, p. 355.)

(2) Marco Polo, éd. Pauthier.

(3) *Historiens arméniens des Croisades*, t. I, p. 469 et suiv.

(4) Archives nat., JJ 58, n°s 436, 423; JJ 60, n°s 66, 100, cités par Paul Lehugeur, *Histoire de Philippe le Long, roi de France* (1316-1322). Paris, 1897, in-8°, p. 194, 195.

sérieusement? Son dernier biographe en doute (1). Ne soyons pas aussi injuste.

L'avènement de Philippe V avait ranimé l'enthousiasme religieux de la noblesse, au point qu'une foule de barons reçurent la croix des mains du patriarche de Jérusalem (2). Une assemblée de prélats et de barons, chargée d'aviser au passage d'outre-mer (3), décida qu'une avant-garde partirait sous le commandement d'un petit-fils de saint Louis, Louis de Clermont : les lettres de provision de ce capitaine, recteur et gouverneur général du premier corps, furent délivrées le 13 septembre 1318 (4).

Des gens compétents, les Marseillais, consultés sur les opérations navales à entreprendre, répondirent par le fameux texte des *Informationes civitatis Massilie pro passagio transmarino* (5). L'escadre d'avant-garde, disaient-ils, sous les ordres d'un capitaine assisté de quatre conseillers, portera Louis de Clermont et sa suite sur les côtes des Infidèles. Partie de Marseille le 15 avril, elle croisera pendant le printemps à la hauteur d'Alexandrie pour couper les convois des musulmans. En août, elle ira se ravitailler à Chypre, prendra langue avec les rois de Chypre, d'Arménie et avec le Grand Maître de l'Hôpital. Puis elle reviendra en croisière de blocus devant Rosette, Damiette et Tripoli. Il sera temps alors pour le gros de l'armée croisée de se mettre en mer. Les Marseillais, en bons commerçants, joignaient au plan de campagne un projet de nolis des navires propres à l'expédition.

On prit leur avis, mais on rejeta leurs offres. Matthieu de

(1) LEHUGEUR, p. 195 et suiv.

(2) Vers la fête de la Madeleine, 22 juillet 1316. (Gérard DE FRACHET, apud *Historiens de France*, t. XXI, p. 45. — LEHUGEUR, p. 196.)

(3) Archives nat., J 444, n° 3.

(4) *Ibid.*, JJ 56, n° 413.

(5) Publ. dans l'*Ann. bulletin de la soc. de l'Hist. de France*, par M. DE BOISLISLE (1872), p. 255.

Varennes, descendant de l'amiral de saint Louis, chargé d'organiser l'escadre d'avant-garde, créa un chantier de constructions navales sur les bords de l'étang de Bages, dans un lieu désert dit Capelas (1). Il avait quitté Paris en août 1318, avait pris en passant à Avignon les instructions du pape, et il installait son quartier général à Narbonne. Philippe V lui ouvrait un crédit de 64,000 florins chez quatre marchands de Montpellier. Des bois d'œuvre abattus dans les forêts voisines descendaient l'Aude jusqu'à l'*eschar*, ainsi nommait-on cette sorte de chantier. Des équipes de charpentiers et de calphats arrivaient de Marseille et du Roussillon pour travailler sous les ordres d'un grand maître constructeur de galères, Pierre de Berre. Un maître calphat, une maîtresse couturière pour la voilure, un maître de l'artillerie, complétaient l'état-major du petit arsenal. Des courriers sillonnèrent les routes de Barcelone, Aigues-Mortes, Toulouse, Paris, apportant des armes de Montpellier, des armures de Gênes, des parements, bannières, pennonceaux et flammes, de Paris. En juillet 1319, cinq galères étaient prêtes. A Marseille, Matthieu de Varennes en achetait cinq autres toutes équipées : ses patrons, Charles Grimaldi, Jacques de Vaquères, Frères Pierre de la Comtesse et Jean d'Avignon, le sergent d'armes Arnaud Figuères de Narbonne..., tous commissionnés pour trois mois, leurs équipages au complet, attendaient.

L'armement de deux mille marins pour la croisade était d'autant plus méritoire que notre flotte était engagée dans la guerre de Flandre, sans escadre de réserve. Consulté par

(1) Le compte des dépenses de Matthieu de Varennes forme le registre 28 des *Introitus et exitus*, aux Archives du Vatican. Comme il détaille les moindres dépenses de la construction et de l'équipement des galères, la philologie y trouve une foule de mots à glaner. De plus, nous voyons un chantier maritime en pleine activité, spectacle assez curieux et assez rare pour le moyen âge. J'ai analysé ce compte dans un article intitulé : *Une Escadre franco-papale* (1318-1320), dans les *Mélanges d'archéologie et d'histoire*, publiés par l'École de Rome, t. XIII (1893), tirage à part.

Louis de Bourbon sur l'opportunité de son départ, Philippe le Long avait répondu (1) : Allez de l'avant; plus tard, le mois prochain ou l'autre, j'espère me trouver libre : alors j'aviserai au passage général. — Le capitaine Matthieu de Varennes reçut la consigne d'empêcher la contrebande de guerre en pays infidèles. Il allait partir, quand une intrigue diplomatique l'arrêta aux quais de Marseille.

On était dans la seconde quinzaine de septembre 1319. Le roi Robert de Sicile, comte de Provence, avait un besoin urgent d'une flotte de guerre. Stylées par lui, « plusieurs personnes expérimentées dans l'art de la navigation » insinuèrent au pape que l'approche de l'hiver rendait la campagne navale des plus périlleuses. D'autre part, hiverner dans le port de Marseille, sous des pluies torrentielles, c'était exposer galères et agres à pourrir. A leurs yeux, la situation était critique. Robert, intervenant alors, proposa une solution. Il prendrait volontiers les galères à sa charge durant l'hiver et les rendrait tout armées, équipées et soldées, telles qu'on les lui prêterait. Après avis des cardinaux, Jean XXII s'empressa d'accéder à la demande du très cher fils de l'Église. Il s'excusa près de Philippe V d'avoir détourné l'escadre de son but, ajoutant qu'avant d'effectuer la livraison des galères on avait pris soin de retirer les drapeaux de Sa Majesté (2). Heureuse précaution, qui empêcha de ternir dans une défaite l'étendard de France cimé d'une fleur de lys (3).

Les dix galères et quatorze autres de l'amiral Raymond de Cardona tentèrent de secourir les Guelfes assiégés dans

(1) 22 juillet 1319. (Archives nat., JJ 59, n° 76. — LEHUGEUR, p. 198 : M. Lehugeur ne soupçonne pas l'existence de l'escadre de Matthieu de Varennes et croit par suite que les projets de croisade de Philippe V restèrent platoniques.)

(2) *Archivio segreto* du Vatican, Reg. Vatican 110, fol. 13 v° et 14 de la 2e partie.

(3) *Ibidem*, Reg. des *Introitus et Exitus* 28, fol. 77. — Ch. DE LA RONCIÈRE, *Une Escadre franco-papale*, p. 18.

Gênes. Conrad d'Oria, capitaine de la flotte coalisée des Aragonais et des Gibelins, se porta « apertement » à leur rencontre (1) et les enleva.

Révolté contre l'Église, aveuglé par la haine, l'empereur Louis IV de Bavière n'oublia point l'appui prêté à son adversaire, sans daigner remarquer que cet adversaire tenait l'escadre franco-pontificale à sa discrétion et pouvait mettre l'embargo sur elle en cas de guerre. Il ameuta contre Jean XXII les Romains assemblés sur la place Saint-Pierre : « Le persécuteur, le larron, le bourreau, le meurtrier, le parricide, le traître, le félon, clamait-il, a détourné contre nos sujets génois, contre des chrétiens, les nombreuses galères que le magnifique roi de France envoyait au secours du roi catholique d'Arménie et de son peuple pour les délivrer des Sarrasins (2). »

Quoi qu'il en soit, le roi ajournait la croisade ; le pape différait la croisière (3) ; les Pastoureaux se levèrent. On parlait guerre sainte, non qu'on la prêchât, mais la dîme était plus lourde. Pauvre, la menue gent du peuple aimait mieux payer de sa personne. Une cohue de quarante mille hommes descendit vers la mer, pourchassant en chemin les juifs, l'ennemi du dedans, disait-on, avant l'ennemi du dehors. Elle se heurta aux portes d'Aigues-Mortes, fermées devant elle, et se laissa disperser par le sénéchal de Carcassonne (4). C'est que, depuis Pierre l'Ermite, les conditions sociales avaient changé. La guerre, même la guerre sacrée, était le fief d'une classe ; et les juifs, banquiers-

(1) Zurita, *Anales d'Aragon*, liv. VI, ch. xxxv.

(2) Réquisitoire public de Louis IV contre le pape. Rome, 18 avril 1328. (Baluze, *Vitæ paparum Avenionensium*. Parisiis, 1693, in-4°, p. 515.)

(3) Jean XXII se fit rembourser par le roi Robert le prix des galères. Philippe V convoqua une nouvelle assemblée pour organiser le passage, 24 février 1320. Rien n'aboutit. (Archives nat., JJ 58, n°s 437-441. — Lehugeur, p. 198.)

(4) 1320. (*Continuation de Nangis*, éd. Gérard, II, 27.)

usuriers du monde, se trouvaient alors les protégés du roi. Ce fut un tort à eux de s'affoler devant l'avalanche populaire; on les accusa de pactiser avec l'émir al-omrah de Grenade et le bey de Tunis (1): et ils portèrent la peine de leur espionnage, si toutefois ils ne furent les victimes de la suspicion qui pesait sur leur race.

II

CHARLES IV LE BEL

A ces exécutions sanglantes, la croisade s'égarait. Un Vénitien lui imprima une impulsion nouvelle. Il avait parcouru toutes les côtes de l'Europe, de Trébizonde jusqu'à Stettin, hanté partout d'une idée fixe, la conquête de la Palestine. A l'annonce des projets du roi de France, il terminait hâtivement un plan de campagne à l'usage des capitaines croisés (2). Le livre était le *Liber secretorum fidelium crucis;* le voyageur, Marino Sanudo.

La cour d'Avignon et la cour de France l'accueillirent chaleureusement. Pour faire triompher ses idées, il distribua à profusion son ouvrage : le pape, le roi Charles IV, qui venait de succéder à Philippe V; le comte Guillaume de Hollande, le chef de la croisade, Louis de Clermont, en reçurent chacun un exemplaire. Les grands seigneurs, Gautier de Châtillon, connétable de France; Robert, comte

(1) Lettres de l'émir al-omrah et du bey à Samson-ben-Helias et aux juifs de France, traduites à Mâcon le 1er juillet 1321 par le médecin Pierre d'Acre. (Archives nat. J 427, p. 18.) — Dès le XIIIe siècle, les juifs de Marseille, les Ferrussol, les fils de Mosé Palerme avaient des relations commerciales avec Bougie et l'Afrique. (Louis BLANCARD, *Documents inédits sur le commerce de Marseille au moyen âge*, t. I, p. 55, 69.)

(2) L'ouvrage fut écrit par fragments à trois époques différentes en 1306, 1312 et 1321. (G. BERCHET, *Relazione della sezione III... del congresso*, dans l'*Archivio veneto*, t. XX, p. 396.)

d'Auvergne; Guillaume Durand, procureur de la croisade, écoutèrent avec déférence le voyageur vénitien : « S'il plaît à Votre Altesse d'ajouter foi à mes paroles, disait-il, l'affaire ira bien. — Oui certes, répliquait-on ; restez en France; vous nous guiderez de vos conseils (1). »

Sans différer du plan de campagne marseillais, — blocus préalable de l'Égypte que les Nubiens chrétiens prendraient à revers, et conquête de la Palestine, — le devis calculait avec plus de précision les moindres frais de l'entreprise. Un cours de stratégie navale avait comme perpétuel commentaire l'historique des premières croisades : les capitaines pouvaient relever leur route sur les quatre cartes qui accompagnaient le *Liber fidelium :* portulan de la Méditerranée, Terre Sainte, Égypte et mappemonde. Ce qui gâtait les hautes spéculations du stratégiste, c'étaient les préoccupations intéressées du commerçant : il voyait dans l'Égypte et la Palestine l'entrepôt des épices de l'Inde et voulait arriver premier au but : « Seuls, les marins de Venise sauront se conduire sur les plages basses d'Égypte, si semblables à leurs lagunes. » A moins que...

Et un dilemme nettement posé mettait en question l'avenir même des croisades : « Ou l'accès de l'Égypte doit être interdit d'une façon absolue; ou, au contraire, il faut l'élargir et le faciliter de telle sorte que chacun puisse aller, venir, commercer en toute liberté par les terres du Soudan ; en ce cas, qu'on ne parle plus de recouvrer la Terre Sainte (2). »

A ce tournant de l'histoire, entre la foi et l'argent, la guerre sainte ou le commerce, un choix s'imposait. D'une

(1) Lettres de Marino Sanudo à Guillaume Durand. Venise, 1326. (Boncars, *Gesta Dei per Francos,* t. II, p. 296-300.) — Lettres inédites et Mémoires de Marino Sanudo l'Ancien, éd. C. de La Roncière et Léon Dorez, dans la *Bibliothèque de l'École des Chartes,* 1895, p. 33.

(2) Le *Liber secretorum fidelium crucis* est publié dans Boncars, *Gesta Dei per Francos,* t. II; cf. t. II, p. 35-36.

foi encore tiède, Charles IV arma une escadre contre les Infidèles. L'intention sans doute lui suffit : l'escadre fut destinée au commerce. Mais n'anticipons pas.

Les projets de croisade avaient donc repris sur nouveaux frais en 1323. Il s'agissait de secourir l'Arménie, envahie par trois fois, et d'empêcher la vente aux Infidèles des armes, des munitions de guerre ou des enfants chrétiens (1). Charles le Bel décida que le vicomte de Narbonne, Aimery, et l'amiral Béranger Blanc partiraient avec l'avant-garde en mai ; Louis de Bourbon et le connétable de Châtillon suivraient en août 1324 ; Charles de Valois, commandant en chef des croisés, disposerait de vingt mille hommes de troupes (2). L'avant-garde serait de vingt galères, deux naves, quatre galiotes, quatre mille huit cents marins et trois mille piétons ; le capitaine général Aimery de Narbonne se chargeait d'entretenir le tout moyennant une solde convenable (3).

Les Florentins (4) et les Avignonnais (5), banquiers du Saint Siège, avancèrent les premiers frais de la campagne. Un grand armateur de Toulon, Pierre Médici, qui pourrait bien appartenir à la famille des Médicis (6), fit marché

(1) Lettre de Charles IV à l'évêque de Carcassonne. Février 1323. (Dom Martène, *Thesaurus novus anecdotorum*, t. I, col. 1370. — *Ordonnances des rois de France*, t. I, p. 810. — Archives nat., JJ 60, p. 100 ; K 41, p. 22.)

(2) Arch. vat. reg. 111, fol. 218. — Arch. nat., J. 1026, n° 34.

(3) Par traité passé avec Aimery de Narbonne, Charles IV s'engageait à fournir 200,000 livres parisis pour l'achat, la construction et le fret des navires, l'entretien et les gages des marins et des troupes, 14 février 1323. (Bibl. nat., *Collection De Camps*, vol. 44 *bis*, fol. 5, copie. — *Histoire de Languedoc*, n. éd., t. IX, p. 419.)

(4) « Quatre quittances parchemin de 1323 par le vicomte de Narbonne à la ville de Florence, des sommes qu'elle lui devait bailler. » (*Collect. De Camps*, vol. 100, fol. 151 ; analyse des titres de la viguerie de Narbonne aux Archives de Montpellier, 12e continuation, n° 14.)

(5) Quittances de l'amiral B. Blanc. Avignon, 29 mars et 16 avril 1323. (*Histoire de Languedoc*, n. éd., t. IX, p. 410.)

(6) Quoi que j'aie dit. (*Une escadre franco-papale*, p. 18, n. 1.) Les

avec l'amiral de France pour la fourniture partielle de l'escadre. Mais il en retarda la livraison (1), pour n'avoir pas terminé les habitacles de deux huissiers. Traduit le 23 juillet devant le juge du palais à Marseille et sommé par l'amiral de s'exécuter, il demandait un délai pour réfléchir, à cause de sa grande faiblesse d'esprit, « sui ingenii imbecillitate causante (2); » misérable prétexte qui n'empêchera pas le rusé compère de succéder à Blanc comme amiral de France. Blanc mourut en effet dans le courant de l'année (3).

Loin de partir en mai, le capitaine général se trouvait encore à Paris en juin (4). Il avait fait un marché de dupe : les deux cent mille livres que le roi lui allouait ne pouvaient couvrir les multiples dépenses de l'armement. Apprenant notre désarroi, Marino Sanudo proposa une solution pratique : « Mon révérend père, écrivait-il à l'évêque de Mende, réduisez à dix, sept ou même cinq galères la croisière chargée de garder la mer ; mais commencez. A début modeste, meilleure fin (5). »

Le conseil venait trop tard. Pressé d'argent, Charles IV avait trouvé pour sa flotte un autre emploi. Il liquida une dette contractée envers le capitaine Matthieu de Varennes,

bourgeois de Toulon, réunis en parlement public, lui donnaient procuration, en 1313, d'aller solliciter auprès du roi Robert divers privilèges. (Archives de Toulon, AA 5, pièce 1.)

(1) Il s'était engagé à livrer, moyennant un prix convenu, « certa ligna... usserios scilicet et galeas et navem quamdam. »

(2) « Actus requisitionis factæ Petro Medici per Bernardum (*sic*) Blanchi de tradendis navigiis ab eo emptis nomine domini nostri regis pro passagio ultramarino. » Marseille, 23 juillet 1323. (Archives de Montpellier, ancien « inventaire de la Viguerie de Narbonne, n° 13, 12e continuation des titres particuliers ». — Copie dans la *Collection De Camps*, à la Bibliothèque nationale, vol. *44 bis*, fol. 15.)

(3) Un document du temps résume très clairement les préparatifs d'Aimery de Narbonne et les incidents qui firent échouer la croisade. (*Collection De Camps*, vol. *44 bis*, fol. 5, copie.)

(4) *Histoire de Languedoc*, n. éd., t. IX, p. 420.

(5) Lettre de Sanudo à Guillaume Durand, évêque de Mende. Venise, 1326. (Bongars, *Gesta Dei per Francos*, t. II, p. 296.)

en lui cédant la *nef Saint-Nicolas*, stationnée à Collioure (1). Les huissiers *San-Jalicadou*, *San-Peyre-et-san-Aloy*, *San-Nicolau*, *San-Geneys*, les galères *Santa-Victoria*, *Santa-Marthe*... (2), furent armés en marchandises. Les deux « instituteurs, patrons et recteurs de la flotte royale à Narbonne », Bernard Foulquin et Jean Bidos, eurent ordre de les mettre à la disposition des nombreux commerçants, qui avaient demandé avec instance à diverses époques de développer le trafic avec le Levant, « utilitati rei publicae regni nostri Franciae. » (12 juillet 1324) (3). Le pape, ajoutons-le, avait reconnu l'inutilité de l'expédition primitivement projetée en apprenant que les Arméniens avaient signé une trêve avec le Soudan (4).

L'année suivante, une des nefs royales, venant de Chypre, était saisie par l'amiral d'Aragon François Carroz au moment où elle atterrissait dans le golfe de Cagliari; son fret, appartenant à des marchands de Narbonne et de Montpellier, était distribué aux soldats en guise de gages, tandis qu'elle-même armée en guerre prenait rang parmi les cinquante nefs de Carroz, qui écrasaient, le 29 décembre 1325, la flotte de Gaspard D'Oria (5). Le roi d'Aragon, Jacques, ayant indemnisé nos marchands (6), l'affaire n'eut pas de suite.

(1) Elle avait pour officiers un nocher, Simon, et un écrivain, Grégoire Botarini. Elle fut délivrée à Matthieu de Varennes par le sénéchal de Beaucaire, 4 janvier 1324. (Archives nation., Journal du Trésor KK 1, fol. 447.)

(2) Inventaire de ces galères. Narbonne, 20 novembre 1324. (Archives de Montpellier, ancien « 13e continuation des titres de la Viguerie de Narbonne, n° 3 ». — Copie dans la *Collection De Camps*, vol. 44 *bis*, fol. 147.)

(3) Mandement de Charles IV. (*Ibidem*.)

(4) Reg. vatican 111, cap. 347-370. — *Chronique d'Amadi*, éd. Mas-Latrie, 400. — Coulon, *Jean XXII et la France* (ms.).

(5) Zurita, *Anales d'Aragon*, liv. VI, ch. LXVI.

(6) Moyennant 13,323 livres 7 sous 6 deniers de Barcelone. Lettre de Jacques d'Aragon, 19 novembre 1326; et acceptation de Charles IV. Paris, 12 janvier 1327. (D'Achery, *Spicilegium*, n. éd., par Baluze et Martène. Paris, 1722, in-fol., t. III, p. 712-713.)

Charles le Bel, c'est une justice à lui rendre, essayait d'ouvrir de nouveaux débouchés commerciaux aux armateurs languedociens. Sous couleur de protéger les intérets des chrétiens en Orient, il obtint du pape la permission d'envoyer une nef et une galère chargées de marchandises au port d'Alexandrie. Nanti de cette licence apostolique, son envoyé Guillaume dit Bonasmas ou Bonnesmains, de Figeac (1), au lieu de fréter les bâtiments du roi, eut la sottise de s'adresser à un patron de navire barcelonais, de passage à Aigues-Mortes. Il fut peut-être tenté par le bas prix de l'affrètement.

Bonnesmains poussa l'imprudence jusqu'à accepter pour associé un concurrent, le barcelonais Pierre de Moyenville. Il en fut la victime. Arrivés en vue d'Alexandrie, les Catalans voulurent arborer leurs couleurs sous le prétexte qu'ils avaient oublié au port d'Aigues-Mortes le drapeau français. Bonnesmains protesta énergiquement; il envoya chercher à Alexandrie l'étoffe nécessaire pour réparer l'oubli et n'entra au port, trois jours après, que sous bannière fleurdelisée. Fort bien reçu d'abord par le soudan, il eut une audience de congé orageuse, et la réponse du soudan à Charles le Bel ne fut pas accompagnée de la gratification ordinairement donnée aux armateurs qui fréquentaient les ports musulmans avec l'autorisation du Saint Siège.

Entre temps, Moyenville avait fait courir dans la ville d'odieuses calomnies sur Charles IV, infidèle, disait-il, à la parole donnée, faux monnayeur et tout près d'attaquer l'Égypte avec trois cents galères. Les lettres de créance de

(1) Avignon, 18 juillet 1326. Bulle de Jean XXII « Carissimus in Christo ». (*Archivio segreto du Vatican*, reg. Vatican, p. 113, fol. 192.) — Le dominicain Benoit « de Cunis », ambassadeur de Charles IV près du Saint Siège, avait obtenu cette licence apostolique dès le mois d'avril 1326. Il partit ensuite pour Constantinople, afin de préparer la réunion des Églises d'Orient à l'Église romaine. (Lettre de Marino Sanudo à Philippe VI, 13 octobre 1334, publiée par Kunstmann, dans les *Abhandlungen... Bayerischen*, t. VII, p. 808.)

Bonnesmains, à l'entendre, avaient été fabriquées par le duc de Bourbon (1). C'était préparer un accueil plus que froid aux quatre galères que Louis de Bourbon envoyait à Chypre et qui firent escale au port d'Alexandrie pour vendre leurs marchandises (2).

Le but de ces manœuvres déloyales était de réserver aux Catalans le monopole du transit avec Alexandrie, dont ils étaient en possession depuis le XIII[e] siècle. A la sortie du port, les Catalans enlevèrent la bannière fleurdelisée pour y substituer le pavillon aragonais et ne gardèrent plus aucun ménagement pour Bonnesmains, lorsqu'ils apprirent, en Sardaigne, la mort de son maître Charles IV. Au lieu de revenir déposer à Aigues-Mortes leurs passagers, ils mirent le cap sur Barcelone ; comme Bonnesmains protestait, Moyenville se jeta sur lui ; il l'aurait tué sans l'intervention des passagers français (3).

III

PHILIPPE VI DE VALOIS.

Avec le successeur de Charles le Bel, avec Philippe VI, fils de l'aventureux Charles de Valois, la croisade tant de fois ajournée semblait près d'aboutir. Philippe prit la croix en 1332. Le pape Jean XXII lui prodiguait les revenus

(1) Plaintes de Bonnesmains contre Moyenville. (Archives nation., X[2a] 3 fol. 33, publié par H. Lot, Essai d'intervention de Charles le Bel en faveur des chrétiens d'Orient, tenté avec le concours du pape Jean XXII, dans la *Bibliothèque de l'École des Chartes*, t. XXXVI (1875), p. 588-600.)

(2) Jean XXII permet à Louis de Bourbon, dont la fille Marie, épouse de Guy, fils aîné du roi de Chypre, se rend à Chypre avec quatre galères, de toucher à Alexandrie, 19 juillet 1328. (*Archivio segreto* du Vatican, reg. 91, p. 242.)

(3) H. Lot, *article cité :* Bonnesmains, avec l'appui du patriarche de Jérusalem et de Guillaume Durand, évêque de Mende, obtint de Philippe VI des lettres de marques contre Moyenville.

de l'Église (1). Il remuait l'Europe (2), et sondant l'Asie, dont les mystérieuses profondeurs commençaient à s'ouvrir, il réunissait pour la grande œuvre toutes les connaissances géographiques, commerciales et ethniques de son temps.

Les missionnaires de l'Orient, de la Perse (3), de l'Inde (4), un marchand crémonais, établi à Sébastopol, rédigèrent des rapports, dont le chef de la croisade chargea un marin de vérifier l'exactitude. Guillaume Fernand, dit Badin Du Four, émigré bayonnais, explora tous les atterrages possibles des croisés depuis Alexandrie jusqu'à Trébizonde (5). Un autre voyageur, Mondeville, parti en même temps que lui avec instructions d'Édouard III, ne devait revenir que trente-deux ans plus tard.

On avait hésité sur la route à suivre, voie de terre ou voie de mer, préconisées, l'une par Frère Brochard le dominicain, l'autre par les Hospitaliers, « gens de grant auctorité et qui moult savoient des estaz des pays ; » l'histoire des croisades donnait raison aux Hospitaliers et fit adopter le passage par mer.

L'armée et les bagages, à bord des naves de transport, prendraient la haute mer. Le roi, les prélats et les autres gens d'état éviteraient les périls du large en côtoyant l'Italie depuis Nice jusqu'à Brindes et Milazzo. En route, les galères feraient escale à Gênes, Pise, pour permettre au roi de se « refreschir » , de « prendre aucune recréation » et

(1) Delaville Le Roulx, *la France en Orient*, t. I, p. 87.

(2) Riant, *Pèlerinages des Scandinaves en Terre Sainte*, p. 403.

(3) Guillaume d'Adam, *De modo extirpandi Sarracenos* (Cf. Delaville Le Roulx, *la France en Orient au* xive *siècle*, p. 62), et *De l'estat et de la gouvernance du grant kaan de Cathay*. (L. de Backer, *l'Extrême-Orient au moyen âge*, p. 335.)

(4) Le P. Jourdain Cathala de Séverac, auteur des *Mirabilia Indiæ*, était à Avignon en 1330. (Le P. François Balme, *le Vénérable Père Jourdain Cathala de Séverac*. Lyon, 1886, in-8°.)

(5) Lettres de Marino Sanudo, apud Kunstmann, *Studien über Marino Sanudo*, dans les *Abhandlungen der historischen classe der Koniglich Bayerischen Akademie der Wissenschaften*, t. VII, 1re p., p. 813-817.

d' « attraire les cuers des Ytaliens (1) ». Le départ était fixé au mois d'août 1336 (2).

Au lieu d'imiter la sage conduite de ses prédécesseurs et de provoquer concurremment les offres de service des grandes villes maritimes, Philippe VI eut l'imprudence de se livrer pieds et poings liés à la discrétion des Vénitiens. Il savait pourtant, par la triste expérience de son père, ce que valait la coopération de la République. Les « citoiens, bonnes personnes et convenables », dont il sollicitait l'expérience pour évaluer le nombre des transports nécessaires à la Croisade (3), s'empressèrent de nous dévoyer sur la route de Byzance. A les entendre, le chemin le plus court pour gagner l'Égypte passait par Constantinople. Qu'une escadre d'avant-garde, vingt ou trente galères, disaient-ils, commence par livrer bataille aux corsaires turcs, afin de conserver pour les approvisionnements de l'armée la liberté des communications avec les grands entrepôts de grains de la mer Noire. L'armée croisée suivra, Venise se charge de la transporter, jusqu'à concurrence de trente-cinq mille hommes, sur une centaine d'huissiers et de galères et sur des naves (4). Marino Sanudo, mis au fait, ne tint pas un autre langage, en insistant néanmoins sur la nécessité de bloquer l'Égypte avec dix ou quinze galères (5).

Sur ces instances, une escadre française, détachée de la flotte de Terre Sainte, se tint en partance pour les colonies

(1) Franc. 2833, fol. 206 v° et p. 207.

(2) Baluze, *vitae pap. Avenion.*, I, 175. — Coulon, *Jean XXII et la France* (en préparation).

(3) Lettre de Philippe VI au doge. Châteauneuf-sur-Loire, 18 novembre 1331. (L. de Mas-Latrie, *Commerce et expéditions militaires de la France et de Venise au moyen âge*. Paris, 1880, in-4°, t. III des *Mélanges historiques* (Documents inédits), p. 97.)

(4) Réponse des ambassadeurs vénitiens. Venise, 11 mai 1332. (Mas-Latrie, *ouv. cité*, p. 100. — Heyd, *Histoire du commerce du Levant au moyen âge*, t. I, p. 538.)

(5) Venise, 27 avril 1332. (Kunstmann, *Abhandlungen... Bayerischen Akademie*, t. VII, 1re p., p. 791.)

vénitiennes de l'Archipel (1). Ce qui n'était qu'un point, une sorte de post-scriptum au projet de croisade, en devint bientôt la partie principale. La diplomatie vénitienne sut grouper contre les Turcs les forces éparses et les efforts des États chrétiens. Sous les auspices du pape, mais à l'instigation de la République, plusieurs États s'engagèrent à entretenir de mai à octobre 1334 une croisière de quarante galères, fournies moitié par Venise et l'hôpital de Saint-Jean de Jérusalem, moitié par le pape, les rois de France et de Chypre et l'empereur de Constantinople. L'année suivante, l'Union armerait trente galères et trente-deux huissiers, montés de huit cents hommes d'armes : six galères, moitié des huissiers et des gens d'armes seraient à la charge du pape et de la France (2). En 1334, notre contingent se bornait à quatre galères, celui de Jean XXII au même chiffre. Ils furent réunis en une seule escadre sous le commandement (3) d'un chevalier familiarisé avec les parages de l'Archipel; Jean de Chepoy, un quart de siècle auparavant, avait accompagné son père dans l'expédition de Romanie. Le second terme de la solde de ses marins lui serait versé à Naples (4), escale habituelle des croisés (5). Le rendez-vous général des escadres était fixé au mois de mai dans un port de Nègrepont.

Les Turcs les plus redoutés des navigateurs étaient Iakhschi, prince de Marmara, et son frère Demir-Khan.

(1) Lettre de Philippe VI au doge de Venise. Poissy, 3 novembre 1333. (Mas Latrie, *ouv. cité*, p. 101.)

(2) Convention d'Avignon, 8 mars 1334. (Mas-Latrie, *ouv. cité*, p. 104.)

(3) Jean de Chepoy fut nommé capitaine de l'escadre française avant le 7 avril 1334 et de l'escadre pontificale le 19 mai. P. Anselme, *Histoire généalogique*, t. VII, p. 744. — Raynaldi, *Annales ecclesiastici*, année 1334, n. X; *Archivio segreto* du Vatican, reg. Vatican 117, fol. 302 v°.)

(4) Instructions du 30 mai. (*Archivio segreto* du Vatican, reg. Vatican 117, fol. 303 v°.)

(5) Suivant les devis de Guy de Vigevano et de Brocard, les Croisés devaient faire escale à Naples pour rallier les troupes du roi Robert. (Delaville Le Roulx, *la France en Orient au* XIVe *siècle*, t. II, p. 7.)

prince d'Akseraï et de Sinope sur la mer Noire. Les hommes d'Iakhschi, dit un auteur contemporain, « sont belliqueux, indomptables dans les combats. Jamais on ne voit rouler la selle du dos de leurs chevaux, ni leurs vaisseaux abaisser leurs voiles. Ils ne se laissent arrêter ni par les remparts des villes, ni par les habitants des déserts. Une armée entière ne saurait les vaincre (1). » Une flotte chrétienne pourtant les écrasa. Un Français la commandait en second : c'était Chepoy.

Cette année-là, au printemps de 1334, Iakhschi avait laissé au repos ses vingt mille cavaliers pour emmener ses navires (2) sur le théâtre de leurs déprédations habituelles. Le golfe de Démétriade, actuellement Volo en Thessalie, où les deux cents légers bâtiments jetèrent l'ancre, était au nord des riches colonies vénitiennes de Nègrepont. Huit galères vénitiennes du capitaine de l'Union, Pierre Zeno, gardaient à vue les Turcs : embossées dans l'étroite passe de Chalkis, elles étaient épaulées par une grosse tour dont le pont-levis s'abaissait sur la rive achéenne (3). Deux autres détachées en Crète pour acheter des vivres, et quatre galères chypriotes allaient les rejoindre par le canal de l'Euripe. Enfin, les huit galères du capitaine général Jean de Chepoy, qui en avaient rallié à Rhodes dix autres des Hospitaliers, venaient se masser dans le golfe d'Athènes, sous le vent de Salamine. Tous les navires de l'Union, formés en une seule flotte, manœuvrèrent de façon à lancer les Infidèles, qu'on craignait de voir rester tapis dans leur golfe de Volo (4). A la nouvelle qu'une de leurs divisions venait d'être détruite non loin d'eux, à Kassandra, et que

(1) SCHEHAB-EDDIN, *Voyages des yeux dans les royaumes des différentes contrées* (écrits vers 1341), *Notices et extraits*, par QUATREMÈRE, dans les *Notices et extraits des manuscrits*, t. XIII, 1re p., p. 366.

(2) DE HAMMER, *Histoire des Ottomans*, t. I, p. 132.

(3) MORÉRI, *Grand dictionnaire historique*, art. Nègrepont.

(4) Lettre de Marino Sanudo au duc Louis de Bourbon. Venise, 22 octo-

l'armée impériale arrivait avec le Grand Domestique de l'Empire grec (1), les Turcs débûchèrent toutes voiles dehors pour regagner leurs repaires de la mer de Marmara; le laisser-courre commençait. Le 8 septembre, jour de la Nativité de la Sainte Vierge, — les chrétiens le notèrent, — les fuyards étaient atteints et perdaient huit de ces petits bâtiments qu'on appelait lins de Romanie et que montaient une cinquantaine d'hommes. En vue des ruines de Troie, souvenir néfaste aux Asiatiques, une habile manœuvre leur coupait la route de l'Hellespont et les rabattait sur l'Archipel en leur infligeant une nouvelle perte de quinze lins. La chasse continua, ardente, passionnée, marquée le 11 septembre par la capture de neuf autres bâtiments, et, trois jours après, par un engagement à fond. Acculée dans le golfe de Smyrne (2), la harde aux abois fit tête et attaqua avec la fougue orientale. Les Latins, sans se laisser déconcerter par ces voltiges et ces chocs furieux, se formèrent en carré, sur deux lignes, poupe contre poupe, les éperons des proues dirigés de toutes parts contre l'ennemi : des câbles jetés d'une galère à l'autre achevaient de consolider cette forteresse flottante. C'était, je l'ai dit, le 14 septembre, fête de l'Exaltation de la Sainte Croix; justement, la présence d'un morceau de la Vraie Croix à bord de la division chypriote (3) inspirait aux chrétiens, sinon la certitude de

bre 1334. (Kunstmann, *Studien über Marino Sanudo den alteren*, dans les *Abhandlungen der historischen Classe der Koniglich Bayerischen Akademie der Wissenschaften*, t. VII, 1re partie, p. 810.)

(1) De Hammer, *Histoire de l'empire ottoman*, t. I, p. 60.

(2) Une lettre retrouvée à Rome dans la reliure d'un incunable et malheureusement mutilée donnait la relation de la campagne. Dans les fragments qui en restent, on lit : « [nostre] sainte armée ardi VIII lins de Turs vers l[e jour] de nativité Nostre Dame en septembre; entre le... Troie, XV lins. *Item*, le dimenche XI jour d... han, IX lins. *Item*, le mercredi jour de s[ainte] Cro[is], L lins. *Item*, le samedi ensuig, ou golfe d[e Smyrne] pluseurs leus et en pluseurs flumaire. » (Ch. de la Roncière et L. Dorez, *Lettres inédites et Mémoires de Marino Sanudo l'Ancien*, dans la *Bibliothèque de l'École des Chartes*, t. LVI, p. 36.)

(3) Kunstmann, *ouv. cité*, p. 810.

vaincre, du moins l'énergique résolution de ne point abandonner aux mécréants leur précieux dépôt. Zeno à la tête des Vénitiens, Chepoy avec ses Français, les Chypriotes eux-mêmes firent des prodiges de valeur (1). Le commandant d'une des galères françaises, Jean de Courtarvel, périt en combattant. La victoire fut éclatante. Cinquante lins turcs furent coulés ou pris. Le reste s'échappa en remontant les « flumaire » de la côte et se mit sous la protection du prince turc Omarbeg, grand armateur lui-même de bâtiments de course (2).

Le 17, l'escadre chrétienne débarquait des troupes pour achever la déroute des Infidèles. Après une messe solennelle d'actions de grâces que chanta tout armé l'évêque de Beauvais, Jean de Marigny, on se mit à brûler les « casals » remplis de grains de la province de Smyrne, malgré les attaques incessantes de la cavalerie et de l'infanterie turques : dans une de ces escarmouches, périt le gendre d'Iakhschi (3). Cinq mille hommes tués à l'ennemi, plus de cent navires coulés, l'invasion musulmane violemment arrêtée, tels étaient les brillants résultats de cette campagne qui assurait aux navigateurs chrétiens une sécurité depuis longtemps inconnue (4).

Malheureusement le répit dura peu et la victoire eut un triste lendemain. L'escadre franco-papale était à peine de

(1) Raynaldi, *Annales ecclesiastici*, ann. 1334, n. X. — *Chronique de Villani et de Delfino*. — Heyd, *Histoire du commerce dans le Levant*, t. I, p. 539. — Guglielmotti, *Storia della marina pontificia*, t. I, p. 300. — Bibl. nat., Franç. 22620, fol. 126 v°, *Généalogie des Courtarvel*.

(2) Heyd, *Histoire du commerce dans le Levant*, t. I, p. 538.

(3) Ch. de la Roncière et L. Dorez, *Lettres inédites et mémoires de Marino Sanudo*, dans la *Bibliothèque de l'École des Chartes*, t. LVI, p. 36.

(4) Les galères pontificales, placées sous les ordres du capitaine français Jean de Chepoy, étaient commandées par Pierre Medici de Toulon, Roger de Fos, sire de Canet au diocèse de Fréjus, Raymond Natalis ou Nadal et Rostaing Eguesier, bourgeois de Marseille. Bulle pontificale leur mandant d'obéir à Jean de Chepoy, 19 mai 1334. « Cum nos pro. » (*Archivio segreto* du Vatican, reg. vat. 117, fol. 302 v°.)

retour à Marseille (1) que l'organisateur vigilant de la croisade, Jean XXII, mourait (2). Il avait pu croire, suprême jouissance! au triomphe d'une œuvre qu'il avait soutenue de sa foi d'apôtre et de son habileté de Caoursin; œuvre qui domine et résume une vie merveilleusement unie et pleine, un pontificat de dix-huit années. Lui mort, l'Union dont il était l'âme se désagrégea. Son successeur, Benoit XII, un saint moine étranger aux finesses de la diplomatie, n'avait pas non plus l'énergie nécessaire pour mener à bien la gigantesque entreprise.

Ce fut Philippe de Valois qui resta le dernier fidèle à la politique de son ami. En avril 1335, il nolisait cinq galères marseillaises, en particulier celles de Raymond Natalis et de Rostaing Eguesier, qui avaient pris part à la bataille du golfe de Smyrne (3); c'était le complément sans doute des seize galères huissières qu'il avait promises pour la campagne, et dont une douzaine étaient sur chantiers à Beaucaire; pour les hommes d'armes de l'expédition, de grands destriers attendaient à Chalon-sur-Saône. Trop usé pour recommencer la croisière, Jean de Chepoy cédait le commandement au maître d'hôtel du roi, Hue Quiéret, qui avait combattu contre les Turcs (4) et qui fut promu amiral de la mer. Quiéret partit pour Rhodes. Mais sa première et sa dernière escale fut Naples. Le roi Robert avait promis « vivres, navires et chevaux »; il se déroba, prétextant ses guerres avec Frédéric d'Aragon. Aux deux rivaux, Philippe VI députa comme conciliateurs les évêques de Beauvais et de Laon; il essayait aussi d'apaiser les haines des

(1) *Lettres inédites et mémoires de Marino Sanudo*, publiés par Ch. de la Roncière et L. Dorez, dans la *Bibliothèque de l'École des Chartes*, t. LVI, p. 36.

(2) Il mourut le 4 décembre 1334, à Avignon.

(3) Jal, *Archéologie navale*, t. II, p. 326.

(4) Le P. Anselme, *Histoire généalogique*, t. VII, p. 745. — Le 20 novembre 1334, Philippe VI envoyait Hue Quiéret à Lucques. (Franç. 20590, p. 40.)

Génois et des Aragonais. Tout échoua (1). Un des plus illustres croisés, qui devait à ses relations de famille d'être l'arbitre de l'Europe, le comte Guillaume de Hollande, prétexta une maladie qui l'empêchait de monter à cheval, pour se faire relever de son vœu (2).

Les croisés s'égrenaient comme s'étaient désagrégés les membres de l'Union. Quand Philippe de Valois, au mois de février 1336, descendit dans le Midi pour organiser le « Saint Voyaige », il se trouvait dans la désagréable situation d'un général sans soldats. C'était au moment du carnaval. Les Marseillais lui donnèrent le spectacle d'une naumachie où des oranges tenaient lieu de projectiles (3). Et la croisade finit par une parade, un jour de mardi gras.

Un autre champ s'ouvrait à notre activité; les grandes guerres de la fin du moyen âge où s'affirmèrent les nationalités modernes nous détournèrent de la croisade, préoccupation des âges précédents. Quelque âme chevaleresque, roi ou chevalier, y rêve encore. Jean II le Bon, le vaincu de Poitiers, prend la croix, mais borne là son effort. Pendant quarante ans, un *vieil pèlerin* attardé « corna as empereurs et roys et princes de la crestienté pour assembler à la chasse de Dieu les grands lévriers et les chiens courants (4) » sans

(1) « Ce sont les diligences que li Roys [Philippe de Valois] a faites pour le saint voyage, monstrées au Saint Père quand li Roys fu a Avignon. » (Archives de la Côte-d'Or, pièce publiée par M. d'Arbaumont, *Revue des Sociétés savantes,* 1867, 1er semestre, p. 435-436.) — Pièce faussement attribuée à juillet 1329. Elle est postérieure aux « II voyaiges que ont fait monsieur Jehan de Cepoy et monsieur Hue Quiéret pour la préparation du saint voyage », c'est-à-dire à 1334 et 1335. Or, c'est en mars 1336 que Philippe VI se trouvait à Avignon, ce qui date la pièce. (*Ordonnances,* t. II, p. 109.)

(2) 19 juin 1335. (*Vatikanische Akten zur deutschen Geschichte in der Zeit Kaiser Ludwigs des Bayern.* Innsbruck, 1891, p. 588, n° 1737.)

(3) *Les Grandes Chroniques de France,* éd. P. Paris, t. V, p. 364. — Le Galois de la Balme et Nicolas Behuchet devaient partir pour la Pouille et la Calabre, afin d'y rassembler les provisions du « Saint Voyaige ». (*Revue des Sociétés savantes,* 1867, 1er semestre, p. 436.)

(4) *Philippe de Maizières* (1327-1405) *et la Croisade au* XIVe *siècle,* par

que les grands lévriers de l'Occident, occupés à se déchirer entre eux, répondissent à cet appel désespéré de Philippe de Maizières. Ils laissaient à d'autres, plus faibles et presque impuissants, l'honneur de soutenir l'étendard de la croix.

La fin des croisades eut pour conséquence inattendue la léthargie du commerce languedocien, et surtout d'Aigues-Mortes, où les étrangers étaient frappés d'un droit d'entrée d'un denier pour livre.

Pour les détourner du port franc de Lattes, dépendant de Montpellier, un sergent royal restait en permanence sur la côte, avec un navire armé. On l'évitait et l'on passait outre.

En 1293, une tempête ayant forcé quelques bâtiments à chercher refuge dans le port d'Aigues-Mortes : « Grand merciz au vent et non à vous, s'écria le clavaire comme souhait de bienvenue, car sans lui, vous ne seriez point arrivés ici (1). »

Pour comble de malheur, les canaux d'accès, la roubine de Rozer et le grau étaient si resserrés par les sables « que nul navie chargié n'y puet entrer », déclarait-on en 1299. Des allèges prenaient le fret en mer, et le transport, ainsi délesté, enfilait le chenal (2). Le grau de communication entre Aigues-Mortes et Montpellier, engorgé par les inondations du Lez, devenait impraticable (3), au point qu'en 1336, au moment où Philippe de Valois songeait à la croisade, le port d'Aigues-Mortes ne pouvait plus recevoir la moindre flotte (4).

N. Jorga. Paris, 1896, in-8°, p. 484 (110e fascicule de la Bibliothèque de l'École des Hautes-Études).

(1) Germain, *Histoire du commerce de Montpellier*. Montpellier, 1861, 2 in-8°, t. I, p. 343.

(2) Germain, *ouv. cité*, t. I, p. 486.

(3) Mandement de Philippe VI, 27 juillet 1333. (Germain, *ouv. cité*, t. I, p. 487.)

(4) Philippe VI, pour le réparer, lève une aide sur tous les habitants de la sénéchaussée de Beaucaire. (Ménard, *Histoire de Nismes*, t. II, p. 79, et *Preuves*, p. 95.)

Narbonne n'était pas moins endommagée. La mobilité des chenaux, qui, sur ces côtes basses, se déplaçaient d'un instant à l'autre, avait porté un coup funeste à l'antique cité. En 1320, lors d'une grande crue, l'Aude renversait le barrage qui détournait ses eaux vers Narbonne, et, désertant son lit, elle se frayait une route vers la mer par Coursan. Pendant un demi-siècle (1), l'administration royale, déroutée par les modifications incessantes des rivages du Languedoc, s'occupa de créer un port à Leucate, jusqu'au moment où Charles V fit entreprendre de vastes travaux de curage à Aigues-Mortes.

Un autre fléau, non moindre que l'ensablement, la piraterie, que ne contenaient plus les apparitions intermittentes des flottes françaises, se déchaînait sur les marchands qui osaient affronter le large. De tous les points de la côte, un concert de plaintes montait vers le roi de France. Narbonne, qui, en 1300 encore, entretenait des consuls à Famagouste (2) et dans le Levant, avait voulu profiter de notre expédition de 1334 pour renouer ses relations commerciales avec Constantinople. Des deux grands transports qu'elle expédia cette année-là, l'un revenait du Levant avec une cargaison de cuirs, d'alun et de cire, quand, dans les eaux de Camerina en Sicile, il fut assailli par deux corsaires catalans; l'équipage, dépouillé de tout, était jeté en chemise sur la plage de Malte (3). L'autre navire, le *Saint-Thomas-d'Aquin*, chargé de draps et de toiles de Reims, était capturé près du port de « Sizie » par les cinq galères génoises d'Antoine D'Oria (4). Sur ces

(1) De 1309 à 1359. (C. Port, *Essai sur l'histoire du commerce de Narbonne*, p. 199. — *Ordonnances*, t. IV, p. 668. — Germain, *ouv. cité*, t. I, p. 65, et *Preuves*, p. cxliii et cxlv.)

(2) Desimoni, *Actes passés à Famagouste de* 1299 *à* 1301, publiés dans les *Archives de l'Orient latin*, t. II, 2e partie, *Documents*, p. 105.

(3) Mandement du sénéchal de Beaucaire, Philippe de Prie, 13 juillet 1336. (Germain, *Histoire du commerce de Montpellier*, t. I, 509, *preuves*.)

(4) Plainte des marchands de Narbonne au roi de France. Narbonne,

pirates, on n'avait point de prise; ils étaient de connivence avec les autorités locales de leur pays (1).

Les malheureux armateurs languedociens continuaient donc à être « robéz, occis, noiéz, mutiléz, traitiéz et tormentéz inhumainement; pour quoy leurs femmes et enfanz vont par le siècle mandianz et se meittent à vie deshoneste (2) ». Qu'on ne m'accuse pas de charger le tableau; il est signé du roi lui-même.

Philippe VI avait essayé de tout, de l'énergie, de la modération, de la faiblesse. Des lettres de marques furent délivrées aux victimes pour obtenir justice sur les biens des voleurs ou de leurs compatriotes, rendus indistinctement solidaires du méfait (3). Puis, comme les représailles apportaient de nouvelles entraves au commerce, le roi y mit un terme en arrêtant, de concert avec un chargé d'affaires génois, le chiffre de l'indemnité à payer par la République. Cette indemnité (4) fut prélevée au moyen d'un droit de douane de trois deniers sur les marchandises des Génois et des Savonais. Pour enlever aux pirates toute tentation de récidiver, Philippe VI les appela à son service dans la Manche (5).

9 novembre 1334. Vidimus du garde de la prévôté de Paris. (Bibl. nation., Pièces orig., vol. 157, doss. 3240, pièce 2.)

(1) Germain, *ouv. cité*, t. I, p. 508, *preuves*.

(2) Germain, *ouv. cité*, t. II, *Preuves* cxvi.

(3) Lettres de marques datées de Poissy, 6 novembre 1333 (*Ordonnances*, t. III, p. 239 : date fausse du 6 octobre. — Germain, *ouv. cité*, t. I, p. 147.)

(4) Fixée à 115,886 livres 7 sous 6 deniers. Janvier 1335. (Germain, *ouv. cité*, t. I, p. 154), et 4 décembre 1337 (Chambre des comptes, Reg. C, cité dans l'abbé de Choisy, *Histoire de Philippe de Valois*. Paris, 1690, in-4°, p. 66, et Bibl. nat., Portefeuilles Fontanieu, 850 à la date). — Arnaud Sadent et Jean Colet de Montpellier, en 1338 encore, avaient encore une créance de 39,045 livres tournois contre les pirates de Gênes. Elle fut amortie sur les fermes royales du sel et de la grande leude de Carcassonne. Lettres patentes datées de Paris, 26 juin 1334. (Franç. 25700, p. 76.) — Cf. aussi les *Continuations de Nangis*, éd. Géraud, p. 156.

(5) Voyez plus bas le chapitre sur les Débuts de la Guerre de Cent ans, année 1337.

Ce n'était pas assez. Il poussa la condescendance jusqu'à confier aux loups la bergerie, aux corsaires Antoine D'Oria et Charles Grimaldi le monopole du commerce d'Aigues-Mortes. On a vu dans cette convention un coup de maître qui consistait à employer des Génois à réprimer le mal commis par les leurs. Mais le cahier des charges des capitaines D'Oria et Grimaldi, l'obligation d'entretenir « tant de galées armées qu'il puisse souffire à amener les marchandises par tout le monde », la défense de franchir le détroit de Maroc sans autorisation et la promesse de rester toujours au service royal (1), indiquent assez que Philippe de Valois sacrifiait l'intérêt de ses sujets à celui de ses guerres.

Les consuls de Montpellier, sujets, pour quelques années encore, du roi de Majorque et par suite assez indépendants pour soutenir les droits de leurs voisins, protestèrent énergiquement (2). Ils alléguaient avec raison que les Catalans et les Vénitiens nourrissaient d'invincibles antipathies pour les Génois ; qu'à Gênes même, on venait de l'apprendre, le doge préparait une expédition contre les Guelfes de Monaco, c'est-à-dire contre les Grimaldi ; enfin que les marchands des bonnes villes, de Montpellier, de Narbonne, las de se voir leurrer par les patrons génois ou catalans, construisaient un grand nombre de nefs pour se suffire à eux-mêmes. Ils obtinrent gain de cause ; après avis du sénéchal de Beaucaire, Philippe VI révoqua le monopole (3).

Mais, froissé de cet échec personnel que lui infligeaient

(1) Convention entre Philippe VI et les deux capitaines D'Oria et Grimaldi. Paris, 16 décembre 1339. (GERMAIN, *ouv. cité*, t. II, *Preuves* CXVI.)

(2) 25 janvier 1340.

(3) 4 avril 1340 (GERMAIN, *ouv. cité*, t. I, p. 157, et t. II, *Preuves* CXVI.) — Venise, lésée aussi par le monopole des deux capitaines génois, cessa d'envoyer à Aigues-Mortes son convoi annuel. En 1404, il y avait plus de soixante ans que les galères vénitiennes n'avaient paru à Aigues-Mortes. (*Petit Thalamus de Montpellier*, ann. 1404.)

ses sujets, il se désintéressa désormais du commerce languedocien, qui continua à languir et à se trainer dans le marasme, jusqu'au jour, prochain, hélas! où la peste de Florence lui porta le dernier coup et transforma en villes mortes les ports du golfe de Lion.

LA MARINE DES CROISADES

Si vous ouvrez au chapitre Marine une encyclopédie du XIIIe siècle, œuvre du roi de Castille Alphonse le Sage, vous trouverez, à défaut de renseignements précis, des métaphores audacieuses sur les vaisseaux, montures harnachées d'agrès et sellées d'un pont (1). Je doute que l'explication vous satisfasse pleinement. Il convient donc de rouvrir sur le matériel naval des croisés l'enquête commencée par saint Louis et continuée un demi-siècle plus tard par le géographe Marino Sanudo, au temps où les fils de Philippe le Bel se transmettaient pieusement, sans l'exécuter, leur projet de croisade.

Au moyen âge, et presque à toute époque, les navires ont formé deux grandes familles : les navires ronds et les navires longs. Les uns, inspirés de la forme de l'oiseau aquatique, largement assis sur l'eau, courts et lents dans leur marche (2), se gouvernaient avec deux timons jumeaux comme l'oiseau avec ses pattes, et se laissaient aller au souffle des vents qui gonflaient leurs voiles. Les autres, minces et bas de bord, nageaient à fleur d'eau, tel un poisson, en s'aidant de tout un appareil de rames. Les premiers étaient par essence des transports, les autres des bâtiments de guerre.

(1) *Las Siete Partidas,* partida 2a, t. XXIV, ley 8.
(2) Jal, *Glossaire nautique,* art. Galère.

Comme type du premier genre, il convient de citer la nave; comme type du second, la galère.

Croisades et pèlerinages, assurant aux armateurs un grand nombre de passagers et le fret d'un gros matériel, amenèrent par contre-coup l'agrandissement des voiliers. Certains États encouragèrent (1) plus tard par des primes et des avances la construction des navires de fort tonnage. Au moyen âge, il n'en était pas besoin. Les privilèges de transit accordés par Marseille aux Templiers et aux Hospitaliers (2), les indulgences pontificales concédées aux grandes républiques marchandes limitaient à un ou deux vaisseaux l'intercourse entre les cités latines et les pays infidèles (3). C'était donc l'intérêt des privilégiés de profiter le plus possible de leur monopole en donnant de vastes proportions à leurs transports. On s'explique ainsi que *la Comtesse* de l'Hôpital ait servi d'étalon de grand modèle à la commune marseillaise (4), et que *le Faucon* des Templiers ait été le plus grand vaisseau de l'époque, de l'aveu d'un connaisseur désintéressé, le Barcelonais Muntaner, qui avait sillonné la Méditerranée dans tous les sens (5). Quelle capacité prodigieuse devait avoir l'immense trois-voiles vénitien, l'égal de

(1) C'est aux XIVe et XVe siècles surtout qu'on note ces encouragements aux armateurs. Ferdinand de Portugal (1367-1383) accordait aux constructeurs de vaisseaux de cent tonneaux le droit de couper du bois dans les forêts royales. (PARDESSUS, *Lois maritimes*, t. VI, p. 302.) — En 1478, Gênes prêtait gratis vingt mille livres aux citoyens qui mettaient sur chantier des navires de quinze mille cantares ou onze cent vingt-cinq tonneaux. (Archives de Gênes, fonds de S. Georges, *Criminalium*, filza 1.) — Venise donnait quinze cents ducats pour les naves de cinq cents tonneaux, mille bottes. (Archives de Venise, *Senato mar* (1440-1478), rubrica I, fol. 11.)

(2) Traité de 1230-1234. (PAULI, *Codice diplomatico del sacro militare ordine Gerosolimitano*, t. I, p. 124.)

(3) Bulles d'Urbain V pour les bourgeois de Montpellier, Gênes, Venise, Barcelone, 1363, 29 avril, etc. (*Archivio segreto* du Vatican, reg. 251, fol. 222 v°; reg. 261, 3e part., epist. 92 et 61; reg. 246, ep. 100; reg. 253, ep. 158, 370, 378.)

(4) « Informationes Massilie pro passagio Ludovici regis. » Cf. JAL, *Archéologie navale*, t. II, p. 384.

(5) 1291. (RAMON MUNTANER, *Chronique*, chap. CXCIV.)

vingt nefs, qui suffit à transporter en 1172 toute la colonie vénitienne émigrée de Constantinople (1), si cinq autres nefs de la même nation chargeaient comme passagers sept mille hommes d'armes (2). Pour manœuvrer les naves à trois ponts de Catalogne, il ne fallait pas moins de cent cinquante hommes et de cent pour un bâtiment à deux ponts (3).

Les *naves* de la Méditerranée s'écartent donc de plus en plus, par le tonnage et, nous le verrons tout à l'heure, par les œuvres-mortes, de leurs sœurs, les nefs de l'Océan, qui gardent des proportions modestes et une allure moins pimpante. On croirait à une guerre de race entre le dromon byzantin gréé en voilier, la nave latine, la carraque arabe (4) et la coque germanique, tant s'accroît le gabarit de chacun de ces colosses.

L'accroissement ininterrompu n'était pourtant pas pour un voilier une question de vie ou de mort. L'un des bâtiments que citent le plus fréquemment les historiens des Croisades, le *busse,* n'avait qu'une vingtaine de mètres (5); mais un jeu de sept voiles, artimon, terzarol, dolon ou

(1) Cf. Jal, *Archéol. nav.*, t. II, p. 143.

(2) Villehardouin, *la Conquête de Constantinople,* éd. Natalis de Wailly (1872), p. 223.

(3) Soixante marins, vingt arbalétriers, vingt mousses. Un tiers en plus pour les naves à trois ponts. Ordonnance de Pierre III d'Aragon. (Pardessus, *Lois maritimes*, t. V, p. 420.)

(4) Devenue un grand bâtiment de charge à un ou deux mâts. (Alphonse Le Sage, *Las siete Partidas*, partida 2ª, t. XXIV, ley 7.) — Au lieu de faire remonter l'origine des carraques aux *harraka* arabes, Jal recourt à des étymologies fantaisistes : angl. *carryng*, allem. *karren*, esp. *carranca*, « renfrogné » ou *cara da rocca*, « figure de citadelle ». (Jal, *Archéol. nav.*, t. II, p. 212.)

(5) Cependant on trouve un « Bucium longum 40 godis [la goue marseillaise avait 0m,73 et valait 3 palmes] et amplum in plano palmis 12 et plus, in buca palmis 17. » (Archives de Gênes, Richerius, *Note sumpte ex libris et foliatis diversorum notariorum*, t. III, p. 441. — *Annales Januenses*, dans les *Mon. Germ. hist.*, t. XVIII, p. 64. — *Chronicon breve Pisanorum*, dans Ughelli, *Italia sacra*, t. X, p. 120.)

papillon au mât de proue, majeure, dolon ou papillon au mât du milieu (1), lui donnait une mobilité supérieure (2). La *selandre* (3) du temps de saint Louis, analogue au busse, était aussi en grande faveur.

Aux immenses transports, les croisés de quelque expérience préféraient les naves moyennes « plus expéditives » pour serrer la terre (4). On est même surpris des faibles dimensions des deux bâtiments génois construits pour l'usage de saint Louis, — trente et une coudées de longueur en carène et cinquante coudées de *rode* en *rode*, c'est-à-dire de l'étrave à l'étambot; quinze mètres dix de longueur de quille, ce n'était guère pour un deux-ponts aménagé de façon à contenir, outre les passagers, cent stalles à chevaux (5).

La plus grande des naves vénitiennes offertes à saint Louis (6), *la Rocheforte,* était longue de cent dix pieds de l'étrave à l'étambot, de soixante-dix en carène, et large de quarante et un pieds au maître bau, à la *bouche* disaient les Italiens pour désigner l'endroit où le navire était le plus ouvert, le plus large; la hauteur totale, sensiblement égale à la largeur, trente-neuf pieds et demi, se subdivisait ainsi : cale, premier et deuxième ponts, pont coupé ou corridors et bastingages. La jauge était d'environ cinq cent cinquante tonneaux; il y avait cent dix hommes d'équipage. *La Rocheforte* s'était illustrée quelques années auparavant dans un

(1) *Capitolare Nauticum* de Venise, 1255. (Jal, *Archéol. nav.*, t. II, p. 250.)

(2) Un busse pisan, en 1204, a même 80 rames. (Heyck, *Genua und seine Marine*, p. 91.)

(3) Longue de 41 coudées, 19m,97. (Jal, *Pacta naulorum*, t. II, p. 67.)

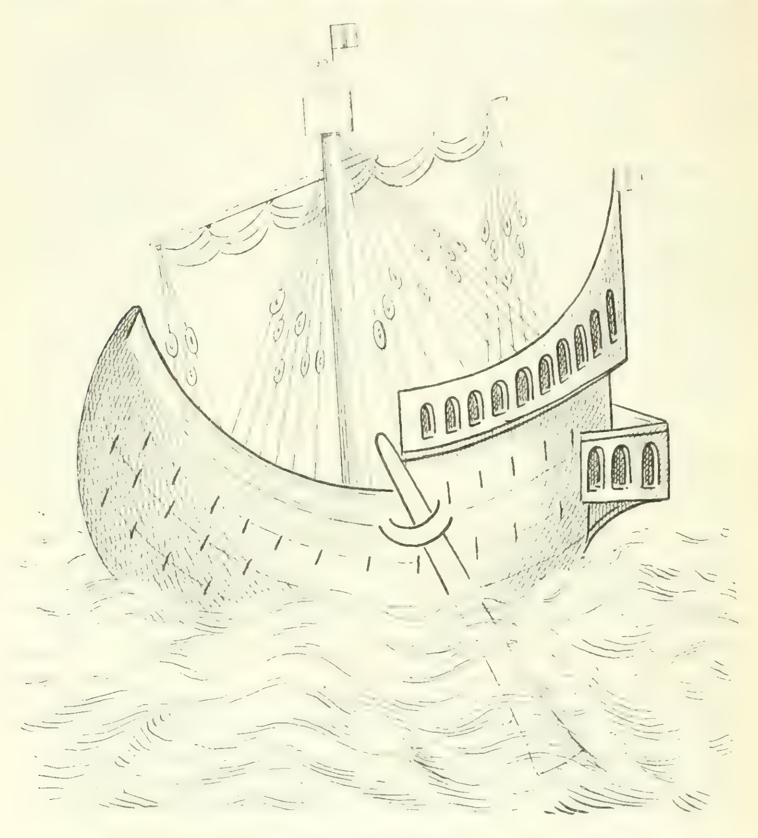
(4) Franç. 9201, fol. 239 ; Songe du vieil pèlerin.

(5) Le mât du milieu était un peu plus petit que le mât d'avant, long de 51 coudées. 26 novembre 1268. (Jal, *Pacta naulorum, Documents hist. inédits*, t. I, p. 516, 537.)

(6) Jal, *Mémoires sur les vaisseaux ronds de saint Louis,* dans l'*Archéologie navale,* t. II, p. 347. Il publie et commente avec une autorité magistrale les « Contractus navigii domini regis cum Venetis » de 1268.

combat naval : elle avait alors cinq cents hommes à son bord (1).

Pour concilier les nécessités de la défense avec le con-



NAVE GÉNOISE AVEC GALERIE DE COMBAT ET GOUVERNAIL LATÉRAL.
(Fin du XIV[e] siècle.)
Bibl. nat., ms. nouv. acq. latin. 1673, fol. 87.

fort, les constructeurs avaient imaginé, comme moyen

(1) *Annales Januenses*, anno 1263. — CAPMANY, *Memorias historicas sobre la marina, comercio y artes de Barcelona*, t. I, p. 40. L'auteur cite de nombreuses naves pisanes, catalanes, vénitiennes qui portaient de 4 à 900 hommes chacune. Une ordonnance catalane prescrivait un équipage de cent hommes pour mille passagers. (PARDESSUS, *Lois maritimes*, t. V, p. 420.)



GRAVURE DU XVe SIÈCLE

Dans un ms. rapporté de Naples par Charles VIII. — Biblioth. nation. ms. latin 6142 fol. 1

terme, de transformer les châteaux d'avant et d'arrière en logements étagés que protégeait une galerie de combat, le *bellatorium,* située en porte-à-faux derrière le Paradis (1). Le Paradis, au rez-de-chaussée du château de poupe, était la chambre de parade du vaisseau, le salon d'honneur. Il était surmonté de deux étages également logeables, le *bannum* et le *superbannum* vénitiens, le *castellum* et le *supercastellum* marseillais ou génois : une simple toiture de toile couvrait l'édifice. Du château d'arrière au château d'avant, on communiquait par des ponts étroits, des *corridors* protégés par des bastingages (2). Toutes ces dispositions des navires du XIII[e] siècle, assez difficiles à reconnaître dans les miniatures du temps, qui manquent de perspective, s'observent mieux dans les miniatures des XIV[e] et XV[e] siècles (3). Ainsi voyez-vous dans une miniature espagnole du XIV[e] siècle comment on montait de la galerie de combat au sommet du château d'arrière par un escalier très raide, et comment les gabies des deux mâts étaient évasées et munies d'un rebord pour arrêter les flèches tirées de bas en haut (4).

En comparaison des étuves mal aérées aux recoins sombres, où s'entassaient les chrétiens d'Occident, les transports d'Extrême-Orient étaient des bateaux de fleurs. Le Vénitien Marco-Polo nous apprit à les connaître, ce qui nous aurait

(1) Voyez ci-joint le *bellatorium* d'une nave génoise de la fin du XIV[e] siècle : il est établi en porte-à-faux, au-dessous du château d'arrière. (Nouv. acq. lat. 1673, fol. 87.)

(2) « Contractus... cum Venetis. » 1268. (JAL, *Archéologie navale,* t. II, p. 355.

(3) Comparez la miniature d'une nef du XIII[e] siècle, gravée dans le *Geoffroi de Villehardouin*, de M. DE WAILLY (p. XX), avec la gravure du XV[e] siècle du ms. latin 6142, feuillet de garde. La première, qui ne tient aucun compte des proportions relatives des objets, n'indique que le profil du bâtiment. La seconde montre les dispositions intérieures du pont.

(4) Au sommet du château d'arrière, d'étranges croissants en bois sont fichés, souvenirs sans doute de l'aplustre latine. Le mât d'arrière est gréé à la latine. La miniature est reproduite dans DURO, *Marina de Castilla.* Madrid, 1894, in-8°, p. 167.

permis, dès lors, d'accroître la rapidité et la sécurité de la navigation : la rapidité, par la multiplication des mâts ; la sécurité, par la division de la cale en cloisons étanches. Mais les Chinois gardèrent leur avance : ce dernier progrès, il n'y a pas un demi-siècle que nous l'avons réalisé ! Les quatorze grandes jonques qui ramenèrent Marco-Polo depuis les mers du Céleste-Empire jusqu'à Ormuz en Perse (1) offraient le maximum d'élégance et de solidité qu'on pût alors rêver. Avec quatre et parfois six mâts, elles marchaient à grande allure sous l'impulsion de douze voiles ; en temps de calme, elles se faisaient remorquer par leur grosse barque, pendant que les deux à trois cents hommes d'équipage s'aidaient des avirons. Revêtues chaque année d'un bordage nouveau, elles défiaient les naufrages, grâce à leurs compartiments étanches qui localisaient la blessure. Sur le pont, chaque passager ayant sa cabine ne manquait ni d'air ni de liberté. Et cependant... des six cents compagnons de Marco-Polo, il n'en restait que dix-huit quand l'escadre chinoise toucha Ormuz.

Les bâtiments mixtes, à rames et à voiles, en usage dans la Méditerranée, avaient généralement une destination militaire. Ils faisaient partie des flottes de guerre ; armés en marchandise, ils avaient assez d'agilité pour échapper à la poursuite des pirates. Les variétés byzantine et arabe de la galère latine, le *Chat* (2) et la *Taride* (3), évoquent par leur

(1) 1295. (MARCO-POLO, éd. Pauthier, prologue, ch. XVIII.) — Cf. les témoignages concordants d'Ibn-Batouta, Nicolas Conti et frère Giordano, cités par VECCHJ, *Storia generale della marina militare*, 2e éd., t. I, p. 200.

(2) Guillaume de Tyr le définit un navire armé de l'éperon, un peu plus grand que la galère et manœuvré par deux cents rameurs, à deux par rame. (*Belli sacri historia*, l. XII, p. 22.) — « Galea mea... cui dicitur gata. » (DESIMONI, *Actes passés à Famagouste*, apud *Revue de l'Orient latin* (1893), p. 337.)

(3) Arabe *târit*, « rapide ». — Elle avait de 112 à 120 rames, 2 mâts, 18 cannes de long, 15 palmes de hauteur en poupe, 7 palmes 1/2 de cale. (Archives de Naples, *Reg. Angioini*, ann. 1267, t. I, fol. 224.)

nom et leur étymologie l'image de croiseurs rapides. La seconde, malgré une façon semblable au modèle des galères, « ad modum galearum, » n'avait point cependant la sveltesse de sa rivale (1), ce qui lui valait souvent d'être reléguée au rang de transport, démunie de rames avec un équipage restreint à vingt-cinq hommes (2).

Les navires éclaireurs sont de légers bâtiments plus petits que la taride : les *Galiotes* équivalent, comme équipages, à une demi-galère, les *Lins* (3) à un quart, et les *Sagettes* (4) partent comme des flèches avec un équipage de cinquante à soixante hommes, pour découvrir l'ennemi. Les galères huissières suivent lourdement avec les destriers de bataille embarqués dans leurs cales. Elles devaient le nom d'*Huissiers* ou *Taforées* (5) à l'huis dont elles étaient percées (*transforatae*) à l'arrière. Certaines naves avaient également une porte, « enbouchée aussi comme l'en naye un tonnel, » et impossible à ouvrir durant la traversée, car elle était au-dessous de la ligne de flottaison (6). Les taforées n'avaient pas le même inconvénient. De faible tirant d'eau, « deux ou trois paulmes, » et manœuvrées par vingt ou trente rames, elles abordaient facilement les plages les plus basses : leur porte était assez haute pour que les gens d'armes pussent la franchir « montéz sur leurs chevaulx dedans

(1) *Annales Januenses*, dans les *Mon. Germ. hist.*, t. XVIII, p. 204, 305. — *Liber Jurium*, t. II, p. xxxix. — *Statuta Massiliæ*, liv. VI, chap. xxxiii.

(2) M. Sanudo, *Liber secretorum fidelium crucis*, l. II, ch. iv, p. 6. — *Syllabus membran. regni Siciliæ*, t. I, p. 252.

(3) Alphonse le Sage, *Las siete Partidas*, part. 2ª, t. XXIV, ley. 7. — Le Lin dit de Romanie avait 30 goues (24m,36) de long, 40 marins et 10 mousses. (*Informationes Massilie* (1316), dans l'*Annuaire-Bulletin de la Soc. de l'Hist. de Fr.* (1872), p. 255.)

(4) Archives de Gênes, *Archivio notarile Bartholomæi de Furnariis* (1248), can. xiii, fol. 64.

(5) Dom Pero Nino, qui visita l'arsenal des rois de France à Rouen en 1405, appelle *taforées* les galères huissières de l'arsenal, ce qui prouve l'identité des deux genres de vaisseaux.

(6) Joinville, éd. Francisque Michel, p. 40.

le vaissaul, la salade en la teste et la lance ou poing et sans nul destourbier comme en ung movement ». S'ils étaient serrés de trop près par l'ennemi, ils rentraient « tout à cheval dedens la tafforesse », qui appareillait immédiatement (1).

Le *Galion* et la *Frégate*, dont les destinées devaient être si brillantes au XVIe et au XVIIe siècle, n'étaient encore que de modestes bâtiments à rames. Le premier servait de porteur d'ordres dans chaque division de galères (2). Quant à la frégate, d'où venait-elle? Que signifiait son nom? Nul ne le sait. Jal a risqué une étymologie grecque de haute fantaisie, *aphracte*, c'est-à-dire « la démunie », mais sans trouver aucun texte à l'appui (3). La frégate était bien plutôt un bâtiment de plaisance dont le nom doit être rapproché de régate (4).

A travers les multiples métamorphoses des bâtiments du moyen âge, il est possible de retrouver une loi qui en est comme le fil conducteur. C'est la tendance à gréer exclusivement en voiliers les bâtiments à rames et à réduire par là les frais de manœuvre.

La *Galère* elle-même n'échappa point complètement à cette loi économique. Pour les voyages en Ponant, on élevait parfois ses bordages, ses *bandes*, de façon à en faire un vaisseau de haut bord et à réduire des deux tiers son équipage (5).

C'était là une exception, je me hâte de le dire, et, avec

(1) Franç. 9201, fol. 239 v°.

(2) Heyck, *Genua und seine Marine*, p. 74-75.

(3) Jal, *Archéologie navale*, t. I, p. 459.

(4) « Como se die tegnir do aragate aparechiade de 50 remi. » 14 septembre 1318. (Archives de Venise, *Patroni e proveditori all' Arsenal*, vol. 5, capitolare delle parti, art. 46.) — Frégate de la reine Jeanne en 1362. (Du Cange, *Gloss. mediæ latin.*, art. Fregata.)

(5) Statut génois de 1340. (Jal, *Archéologie navale*, t. I, p. 373.) — Une galère marseillaise est montée de 35 marins seulement pour le voyage sur lest de Marseille en Sardaigne, 1248. (Louis Blancard, *Documents sur le commerce de Marseille*, t. I, p. 335.)

l'état normal de la galère, nous abordons l'une des questions les plus épineuses que présente l'archéologie navale, la disposition des multiples rangées de rames sur les navires d'assez fort tonnage. Ce n'est point que les solutions manquent, et, de prime abord, il faut en écarter une. Que les mots birème, trirème, viennent de ce fait que chaque aviron était manié par deux hommes ou par trois, l'hypothèse est inadmissible; car nous trouvons au moyen âge des galères armées de cinq vogueurs et des galéasses de sept hommes par aviron, sans que jamais il soit question de quinquérèmes ou d'heptarèmes. On disait simplement que la galère était munie de tercerots, quarterots, quinterots... c'est-à-dire d'un troisième, quatrième, cinquième vogueur par banc : le chiffre n'a rien d'étonnant, quand on songe au poids et à la longueur de la rame, lourd instrument de quarante pieds de long qu'on ne pouvait saisir et manœuvrer qu'au moyen de manilles. L'aviron reposait en équilibre, treize pieds en dedans, le double en dehors, sur la longue tringle de bois qui ceinturait les flancs du navire, sur l'*apostis*. Il pivotait autour d'un *scalme* d'arrêt auquel l'attachait une estrope de cuir ou de corde. Dans ce système de vogue, universellement adopté à partir du XVIe siècle, il n'y avait qu'une rame par banc et plusieurs hommes par rame.

La règle commune, au moyen âge, était au contraire d'accoupler deux ou trois rames par banc, les unes reposant sur l'apostis, les autres sur le plat-bord (1). Mais au delà de trois rames, bien que Marino Sanudo assure qu'il n'y aurait aucune difficulté à en border quatre ou cinq, la vogue eût été difficile; la galère aurait dû être fort allongée, car le banc se serait rapproché de la parallèle à l'axe, et les 40 mètres 63 de long, que mesuraient les plus grandes

(1) Nolis d'une galère génoise « cum remis necessariis ad remigandum ad planum et aposticium », 1248. (Archives de Gênes, *Archivio notarile* Bartholomæi de Furnariis (1248), car. XIII, fol. 66.)

galères (1), n'auraient pu suffire à contenir, déduction faite des plates-formes de poupe et de proue, vingt-quatre à vingt-neuf bancs de chaque bord.

Certains érudits, forts de quelques textes des écrivains latins et byzantins, ont prétendu, il est vrai, que les bancs pouvaient être superposés en deux étages. Pour le moyen âge, je ne vois guère qu'un texte du XIIe siècle à l'appui de leur thèse, et encore faudrait-il s'entendre sur le mot *statio*, que j'interpréterai par étage.

Maîtres du pont d'une galère chrétienne, les Turcs cherchaient à emmener leur prise : l'équipage, réfugié à l'étage inférieur, faisait force de rames en sens contraire. C'était un poignant spectacle que de voir la galère poussée çà et là, tantôt en avant, tantôt en arrière, par des hommes qui luttaient pour la liberté. Enfin, les chrétiens l'emportèrent (2).

Le même narrateur, croisé anglais de la suite de Richard Cœur de Lion, entame sur la disposition des rames dans l'antiquité et sur la stratégie navale une dissertation des plus instructives. Mais c'est en grande partie un plagiat d'un écrivain romain de la décadence, Végèce :

« Puisqu'il est question de marine, disons un mot de la flotte de guerre, telle que l'ont comprise les anciens et que la conçoivent les modernes. Dans l'antiquité, les navires avaient un bien plus grand nombre de rangs de rames, les unes très longues, les autres plus courtes, suivant l'étage d'où elles fouettaient les ondes... Les bâtiments de guerre, autrefois emportés sur l'eau par six rangées de rameurs, en ont aujourd'hui rarement plus de deux. Ces birèmes que les anciens appelaient *liburnes* (du nom d'un rivage de l'Adriatique réputé par ses pirates), nous les appelons

(1) MARINO SANUDO, *Liber secretorum fidelium crucis*, part. IV, liv. II, ch. v. — JAL, *Glossaire nautique*, p. 33, 746 ; *Archéologie navale*, t. I, p. 252, 271.

(2) *Itinerarium peregrinorum et gesta regis Ricardi*, auctore RICARDO, canonico S. Trinitatis Londoniensis, éd. Stubbs, t. I, p. 82.

galères. Longue, grêle, peu élevée, la galère porte à la proue un morceau de bois solidement fixé, le *calcar*, qui transperce les bâtiments ennemis. Munis d'un seul rang de rames et moins longs que la galère, les galions sont plus légers à la course, évoluent plus facilement et sont plus aptes à lancer *le feu grégeois*. Au moment du combat, les nôtres forment leurs batailles en lignes courbes et non en lignes droites, afin d'envelopper l'ennemi s'il tente de fuir. Tandis que les ailes se recourbent en demi-lune, les galères les plus fortes disposées sur le front de bataille soutiennent le choc. Tout autour du pont supérieur, les boucliers se recouvrant en partie l'un l'autre forment une enceinte. Les rameurs de l'étage inférieur restent seuls à leur poste, on laisse libre le pont afin que les soldats puissent combattre plus à l'aise (1). »

Voilà donc, d'après le grand *maître d'armes et de chevalerie* Végèce, les principes fondamentaux de la tactique navale. Nous en avons vu l'application désastreuse à la bataille de Rosas. Dégagés du formalisme minutieux de Léon le Philosophe, ils furent condensés en dix courtes formules qui restèrent jusqu'à la Renaissance le décalogue des marins d'Occident. Ils servirent de manuel aux croisés (2); Gilles Colonna, précepteur de Philippe le Bel, les enseignait à son élève (3); ils se transmirent de génération en génération à Charles V, Christine de Pisan nous en est le garant (4); Vincent de Beauvais les vulgarisa;

(1) *Itinerarium peregrinorum et gesta regis Ricardi*, auctore RICARDO, canonico S. Trinitatis Londoniensis, t. I, p. 80-82. — Cf. VÉGÈCE, *De re militari*, liv. IV, p. 34.

(2) *Historia Hierosolymitana*, dans BONGARS, *Gesta Dei per Francos*, t. I, p. 116.

(3) *De regimine principum*, p. III, chap. XXII. Dès 1288, il était traduit du latin en français et du français en toscan. (Cf. *Del reggimento de' Principi* di Egidio Romano [Colonna était de Rome] volgarizzamento trascritto nel MCCLXXXVIII pubblicato per cura di Fr. CORAZZINI. Firenze, 1858, in-8°, p. 312.)

(4) Le *Livre des fais et bonnes meurs du sage roy Charles*, liv. II

Priorat de Besançon les traduisit; l'amiral Jean de Bueil, au XV[e] siècle, ne trouvait rien à y ajouter dans son traité du *Jouvencel* (1), et l'un de ses successeurs, l'amiral Louis de Bourbon, avait comme livre de chevet une traduction commentée des stratagèmes de Frontin avec des extraits de Végèce en appendice (2).

Le décalogue était des plus simples :

1. Sur l'ennemi, lancez de la poix, de la résine, du soufre, de l'huile, « tout ce confit et enveloppé en estoupes » enflammées ;

2. Par vos « espies (3) » en mer, sachez quand l'adversaire sera « despourveu » ;

3. Poussez-le à la côte et tenez le large ;

4. Suspendez au mât une poutre ferrée aux deux bouts, qu'un engin manœuvrera comme un bélier ;

5. Avec de larges flèches, trouez les voiles de l'ennemi ;

6. Coupez-lui les cordages avec une faucille emmanchée ;

7. S'il est le plus faible, accrochez-le avec des grappins ;

8. Aveuglez-le en brisant devant lui des vases pleins de chaux et de poussière ;

9. Et sous ses pas, jetez des pots remplis de « mol savon » qui le feront glisser ;

10. Que vos plongeurs, avec des tarières, percent les flancs du navire ; pour hâter le naufrage, vous lancerez de grosses pierres du côté de la voie d'eau (4).

L'emploi du feu grégeois, de cette eau que « li Sarrazin

ch. XXXVIII, éd. Buchon, p. 60-61. — Christine de Pisan avait du reste traduit Végèce pour Charles VI. (P. PARIS, *les Mss. français de la Bibliothèque du roi*, t. V, p. 39, 94, et t. VI, p. 255.)

(1) Éd. Lecestre pour la Société de l'Histoire de France. Paris, 1889, in-8°, t. II, p. 55. — JAL, *Archéologie navale*, t. II, p. 288.

(2) Ms. franç. de la Bibliothèque nationale 1235.

(3) CHRISTINE DE PISAN, *ouv. cité*.

(4) Les articles 2, 3, 4, 5, 6, 7 et 8 sont empruntés à VÉGÈCE (liv. IV, p. 37, 44, 46), les autres à LÉON LE PHILOSOPHE (*Naumachie*, art. 49 et 60).

vendent moult chierement plus que l'on ne fait bon vin (1) », marque comme le plus sûr critérium le développement progressif de la stratégie.

Le duel engagé dans les mers byzantines entre la cuirasse et le siphon à feu se poursuivit en Sicile, où, nous avons vu, à la bataille navale de Palerme livrée aux Sarrasins (1071), les Normands se pavoiser de tentures en feutre ; les Vénitiens, cent un ans après, agissaient de même en ayant soin d'imbiber de vinaigre ces étoffes de laine. Lorsque la guerre des Vêpres siciliennes éclata, Pierre III d'Aragon fit doubler extérieurement de cuir deux grands vaisseaux qu'il envoyait contre Charles d'Anjou ; car il fallait neutraliser l'effet du feu silvestre lancé par de petites cannes de fer, *cannuculæ*, dont le canon, *cannone*, ne fut, mot et chose, que l'augmentatif. Pierre IV étendit à toutes les nefs aragonaises de deux ou trois ponts l'obligation de porter cuirasse, d'être *encuyrades*.

Si les navires de guerre de la flotte française du Ponant ne portèrent pas de cuirasse, c'est qu'au moment où les *pots à jeter feu* commencent à figurer parmi les projectiles de l'arsenal de Rouen, en 1338 (2), l'introduction simultanée du canon rendit presque illusoire contre la perforation des boulets un blindage en cuir. A vrai dire, les amiraux de Philippe de Valois et de Charles V, non plus que leurs adversaires, n'usèrent pas communément du feu grégeois. Si l'amiral Jean de Vienne, assailli dans le canal du Zwyn par une flotte anglaise en 1385 (3), la menace et l'éloigne grâce à ses tubes à feu, nos marins préféraient comme projectiles les pots de savon et les vases de chaux

(1) *L'Image du monde*, ms. exécuté pour le chancelier Guillaume Flotte, père de l'amiral de Philippe VI. (Franç. 574, fol. 82.)

(2) Lacabane, *la Foudre à canon*, dans la *Bibliothèque de l'École de Chartes*, t. VI, p. 36.

(3) Pièce publiée par Terrier de Loray, *Jean de Vienne*. Paris, 1878, in-8°, Appendice, n° 110 : « Cent fers a getter feu. »

qui facilitaient l'abordage. L'art de l'attaque et de la défense navale se perfectionna plus lentement au Ponant que dans la Méditerranée, qui resta durant le moyen âge le centre du progrès.

Les grands bâtiments *encuirés* du Levant offrent avec nos cuirassés modernes cette autre analogie qu'ils sont escortés chacun de navires plus légers, galère et barques, pour prendre langue, fouiller les havres et écarter les brûlots (1). Et à pousser plus loin la comparaison avec nos flottes actuelles, il serait facile d'assimiler aux canonnières les *Barbotes*, « vaisseaux couviers de cuir en tel manière c'on les menoit bien priès de tière ; et si avoit arbalestriers dedens, et si estoient les fenestres par où il traioient hors. » Inventées par Conrad de Montferrat ou du moins construites par son ordre durant le siège de Tyr (1187), les barbotes causèrent beaucoup de mal aux Sarrasins, qui ne les pouvaient approcher ni en galères ni en vaisseaux (2). Soixante-dix d'entre elles forcèrent l'entrée du Nil en 1218 (3).

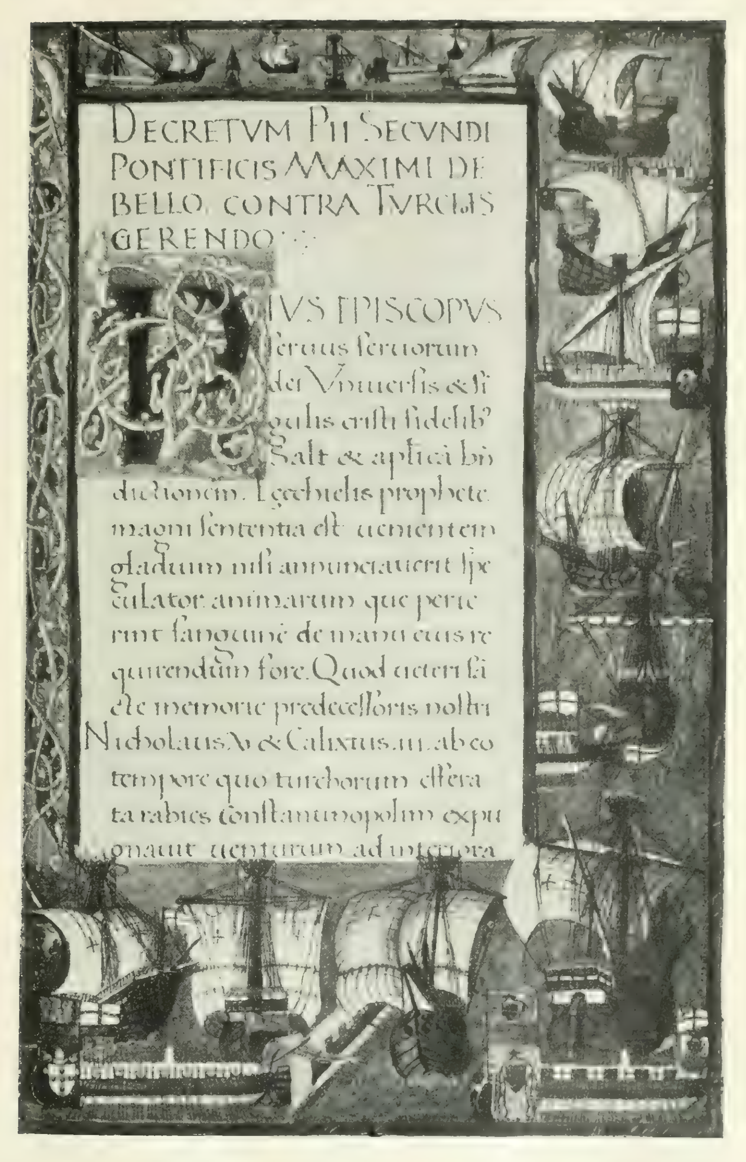
Les croiseurs du temps, les galères, étaient formidablement armés pour l'attaque. S'ils n'ont pas les lourdes machines réservées aux gros voiliers, béliers de bois ferrés du bout qu'on laisse tomber du haut de l'antenne sur l'ennemi et espringales qui lancent des garrots empennés d'airain, ils ont une artillerie légère très fournie tout le long des bordages. Derrière la pavesade, entre les bancs, luisaient les arbalètes, que remplacèrent dès le XV[e] siècle de légères bombardelles fixées au vibord et mobiles sur une fourche de fer (4), telles qu'on les voit au musée de marine sur le mo-

(1) *Annales Januenses*, années 1195, 1209, 1210, 1211, 1216, etc. (*Monum. Germ. hist.*, t. XVIII, p. 111, 125, 126, 128, 129, etc.)

(2) *Chronique d'Ernoul et de Bernard le Trésorier*, éd. de Mas-Latrie, p. 238.

(3) Makrizi, dans Reinaud, *Extraits des historiens arabes relatifs aux guerres des Croisades*, p. 390.

(4) Faber, t. I, p. 120 (cf. chapitre suiv.). Les Vénitiens semblent avoir été les premiers à réaliser ce progrès. La *Stolonomie*, dédiée au roi de



DECRETVM PII SECVNDI
PONTIFICIS MAXIMI DE
BELLO CONTRA TVRCHOS
GERENDO

PIUS EPISCOPUS
servus servorum
dei Universis et si
gulis cristi fidelibus
Salutem et apostolicam ben
dictionem. Ezechielis prophete
magni sententia est venientem
gladium nisi annunciaverit spe
culator animarum que perie
rint sanguinem de manu eius re
quirendum fore. Quod veteri sa
cte memorie predecessores nostri
Nicholaus V et Calixtus III ab eo
tempore quo turchorum effera
ta rabies constantinopolim expu
gnavit venturum ad interiora

NAVES, GALÈRES ET GALIOTES (1464).

FLOTTE RÉUNIE A ANCONE POUR LA CROISADE

Ms. exécuté pour A. de Coetivy († 1474). — Biblioth. nation. ms. lat. 5565A, fol. 101

dèle de la *Réale* de Louis XIV. Mais l'arme la plus terrible était l'éperon, trident ou tête de dragon, la gueule ouverte, prête à donner un coup de dent ; et quel coup ! celui d'une masse de deux cents tonneaux, que les bras nerveux de cent quarante à cent quatre-vingts rameurs faisaient voler sur les ondes : « sembloit que foudre cheist des ciex (1). »

Ce qui augmentait l'agilité de la galère, c'était l'adjonction aux deux timons latins du timon bayonnais ou à la navarresque, gouvernail d'arrière, qui devint à partir du XIVe siècle le seul gouvernail des voiliers. Le timon bayonnais suffisait par les temps « gracieux ». Mais il s'affolait et ne gouvernait plus quand la mer devenait dure. On bordait alors les deux timons latéraux; dix ou douze hommes s'attelaient à chacun d'eux, et non sans éprouver « grant noise » redressaient le bâtiment battu par la tempête (2). Joinville s'émerveillait de voir évoluer sa nef sous l'action des deux gouvernaux, « si tost comme l'en auroit tourné un roncin (3). »

Dans le couloir central qui reliait l'avant à l'arrière entre les deux rangées de bancs, couraient sans cesse les officiers chargés d'activer la vogue : aussi l'appelait-on la *coursie*, ce qui explique le nom de coursier donné au gros canon de chasse braqué dans l'axe de la galère. La coursie, encombrée souvent de caisses de marchandises, s'élargissait près du grand mât en une place assez vaste, dite place publique, tour à tour chapelle ou tribunal, suivant qu'on y dressait un autel, qu'on y rivait sur l'enclume les chaines des condamnés ou qu'on y exposait certains coupables en robe de femme sur un tonneau.

France Henri II, mentionne sur les galères françaises « deux douzaines de petitz vers » du poids de 120 livres pièce, qui correspondent sans doute aux bombardelles vénitiennes. (Franç. 2133, fol. XVIII.)

(1) Joinville, p. 50.

(2) Philippe de Maizières, franç. 9200, fol. 289.

(3) Joinville, . 205.

A part quelques différences d'aménagement, toutes les galères se ressemblaient « comme des nids d'hirondelle ». Et cela, à toute époque : les principes posés par les charpentiers de l'antiquité traversèrent le moyen âge et guidèrent les constructeurs jusqu'à la fin du XVIIIe siècle. Pour aucune autre espèce de navire, il n'est d'exemple d'une pareille longévité sans dégénérescence ou sans transformation radicale.

Subtiles ou bâtardes, construites pour la guerre ou pour le commerce, elles étaient sept fois plus longues que larges : les plus longues avaient de *rode* en *rode* 40 mètres 63, sur 5 mètres 50, avec 2 mètres 50 de creux, ce qui était une merveilleuse disposition pour la course (1).

La mâture était à l'avenant. Avec sa longue antenne oblique, chargée d'une voile triangulaire, et avec sa corbeille (*couffo*) (2) sur la tête, le mât, l'*arbre* planté au centre de la galère, offrait une svelte et gracieuse image. La voile qu'on y larguait d'ordinaire était la *bâtarde* ou l'*artimon*, plus rarement le *tersarol*, d'un tiers plus petit que la bâtarde, enfin le *vélon*, la dernière dans l'échelle des grandeurs. Quand un second arbre était dressé à la proue, on le gréait d'une voile de *trinquet*. Il était rare que la galère portât en poupe un troisième mât, qui était alors gréé d'une voile moyenne, *mezzana* (3), la *misaine*.

Jetons un coup d'œil sur les agrès, la *sartie*, ne fût-ce que pour nous convaincre que la langue néo-latine du Levant n'avait à l'origine aucun terme de commun avec la nomenclature germanique du Ponant. L'arbre était maintenu par

(1) Cf. aussi les mesures officielles des galères génoises, dites de Romanie, 1333. (Jal, *Archéol. nav.*, I, 251.)

(2) En provençal. C'est ce que les Italiens appelaient la *gabie*, la cage, où veillait le guetteur.

(3) Faber, *Evagatorium in Terræ Sanctæ peregrinationem* (cf. plus bas), t. I, p. 119. Jal interprète à tort *mezzana* par voile de milieu. Le synonyme dont se sert Faber, *mezavala*, indique bien qu'il s'agit d'une demi-voile.

des *candeles*, correspondant aux haubans de la marine océanique. Contre le mât, on liait l'antenne par une *drosse*, garnie de paillets de vieux cordages appelés *mantelets* et de morceaux de bois nommés *bigots*, de façon à former un collier de raccage. Pour serrer la drosse, on tirait sur un *anqui* (la forme primitive était *angui*, du latin «anguina») (1). L'*aman* hissait ou baissait l'antenne. Au *car* de l'antenne, c'est-à-dire à la pièce dirigée vers l'avant, étaient attachés deux petits *palans*, la *poge* pour la porter à droite, l'*orze* pour la porter à gauche ; à son autre extrémité, à sa *penne*, l'antenne était munie de deux autres cordages, les *ostes*, capelées sur elle au moyen d'un *bragot*, dont la fonction était de maintenir la voilure contre l'effort du vent. Des *breuils* et *cargues* détendaient la voile et la rapportaient contre l'antenne.

Des manœuvres dormantes passées en couronne à la tête du mât et appelées pour ce fait *couronnes* servaient d'appui à de forts palans, dits *carnals,* qui soulevaient les lourds fardeaux, supportaient la tente, hissaient l'antenne. Des *groupis* levaient l'ancre par son anneau ou *organeau ;* le mot *gomènes* désignait tous les gros câbles ; *caps,* les filins, et *tailles,* les poulies (2) ; on donnait plus particulièrement le nom de *proese* ou *prodon* à l'amarre de proue. La *sagoule* était la mince corde qui hissait le *sachet* destiné à approvisionner au sommet du mât la *gabie*.

(1) JAL, *Archéol. nav.*, t. I, p. 165 ; dictionnaire latin-anglo-saxon du Xe siècle.

(2) Tous ces termes existaient au XIIIe siècle pour le moins : ils étaient communs à la plupart des nations méditerranéennes, en particulier aux Génois, aux Provençaux et aux Languedociens. On les trouve dans les contrats passés par Gênes avec S. Louis en 1246 (JAL, *Pacta naulorum*, *Mélanges historiques*, t. I, p. 528, *Coll. des doc. inéd.*) et dans le compte de Pierre Bernuis préposé à l'arsenal de Narbonne par Charles II de Sicile, 20 janvier 1294. (Archives de Naples, *Reg. angioini* 63, fol. 257.) — La *Stolonomie* énumère tous les agrès d'une galère avec leur prix d'achat. (Franç. 2133, fol. XIII.)

Sous le tendelet de poupe, léger berceau à claire-voie recouvert durant les parades d'un *gaillard* d'étoffe richement brodé qui traînait dans la mer (1), on élevait parfois un trône, tel que le représente le modèle de galion conservé au musée de Cluny (2). De cette chaire magnifique, que les Italiens appelaient un tabernacle et les Français un carrosse, le capitaine dominait d'autant plus facilement l'équipage que la plate-forme de poupe était déjà surélevée au-dessus du pont (3).

La chambre de poupe, au-dessous du tendelet, était occupée par le patron et par ses conseillers. Le luxe de l'ameublement consistait en un plein ciel de lit pour le patron et un demi-ciel pour les conseillers. « Les grans buffetz et dressoirs hauls et à degréz couvers de grosse vaisselle estoient en abominacion (4), » mais la vaisselle d'argent ou de cuivre y était de mise. Par des trappes, on descendait dans une sorte de cave obscure et sans aucun jour, asile des passagères de haut rang. Le patron y serrait son trésor dans une huche cadenassée d'une double serrure (5), mais trop peu résistante, semble-t-il, pour être à l'épreuve de la hache (6). L'une des clefs pendait au cou de l'écrivain.

A côté de la chambre du trésor, du *scandolar,* étaient le

(1) Cf. les mss. français 4274, fol. 6; latin 5565 A, fol. 101, miniatures des XIVe et XVe siècles reproduites ci-joint.

(2) Franç. 9200, fol. 277.

(3) Faber, t. I, p. 119. — Cf. l'arrière d'une galère dans une vue du port de Gênes en 1410. (Jahns, *Handbuch einer Geschichte des Kriegswesens.* Leipzig, 1880.)

(4) Franç. 9200, fol. 279, 280.

(5) « I coffre de nouyer à mettre l'argent de la recepte... garny de II serreures et d'un bougion de fer. » (Bréard, *Compte du Clos aux galées de Rouen* (1382-1384), p. 92.) — Statut génois de 1344. (Jal, *Archéol. nav.*, I, 255.)

(6) Joinville, p. 116. Le commandeur du Temple refusait d'ouvrir la huche à Joinville, mandataire de S. Louis. Alors Joinville leva une cognée en disant : J'en ferai la clef du roi.

cellier et l'étable des bestiaux qu'on emportait comme vivres. La cuisine, comme bien on pense, était non loin des provisions et précisément au-dessus d'elles : elle était à ciel ouvert, à tribord arrière, deux bancs en çà de la poupe (1). Après la *compagne*, — c'était le nom du cellier, — venait la soute au pain, le *payol*, domaine de l'écrivain. Le comite avait la chambre du milieu du bâtiment, la *miège* ou *mezance*, où l'on remisait les voiles (2). Son subalterne, le sous-comite, était chargé des cordages, emmagasinés dans la chambre de proue. Dans la cabine d'avant, le barbier soignait les malades et les blessés sur le lit de camp, *taular*, d'un petit hôpital.

Au-dessous des cabines, le ventre de la galère, qui allait en s'effilant vers la quille, était bourré de sable. Les passagers et officiers soulevaient les lattes du plancher pour mettre au frais dans le sable des bouteilles de vin, des œufs et... des cadavres. Le lest servait à l'occasion de cimetière. Dans la gamme des odeurs nauséabondes, n'oublions pas le grand égout collecteur des eaux du navire ; la sentine, au pied du mât, exhalait un tel arome qu'il n'était pas de jour qu'il ne fallût la vider (3).

L'ÉQUIPAGE.

Au début des croisades, le cadre, très simple (4), comprend un commandant, le comite, assisté de quatre nochers ;

(1) FABER, t. I, p. 119.
(2) JAL, *Archéol. navale*, t. I, p. 289 ; *Glossaire nautique*, art. galère.
(3) FABER, t. I, p. 121.
(4) Galère vénitienne en 1188. (JAL, *Archéologie navale*, t. I, p. 157.) — Galères génoises en 1240 et 1261. (HEYCK, *Genua und seine Marine*, p. 120. — DU CANGE, *Histoire de l'Empire de Constantinople, Preuves*, éd. Buchon, t. I, p. 445.) — Galère castillane en 1266. (ALPHONSE LE

un préposé aux vivres, le pitancier (1); puis cent huit rameurs, et plusieurs *supersalientes,* marins et combattants à la fois. Le XIVe siècle est une période de crise, surtout pour l'état-major du bâtiment. La chiourme, qui s'est accrue et qui atteint cent quatre-vingts hommes répartis en vogue-avants de poupe, conilliers de proue et rameurs ordinaires, nécessite un plus grand nombre d'officiers; un sous-comite et un argousin sont adjoints au comite; le pitancier passe sous les ordres d'un écrivain et d'un sous-écrivain; le commandement en chef est dévolu à un patron (2).

Un assez joli mot du P. Faber caractérise le rôle du patron de galère : c'est, dit-il, le premier moteur (3). Le patron ne se mêle point de la navigation, à peine s'il en connaît les règles : il ordonne où aller, et sa parole, son geste suffit pour mettre en branle tout l'équipage. Assisté de deux ou trois conseillers experts, il rend la justice, sans avoir toutefois le droit de vie et de mort. Au moment du combat, il prend le commandement des arbalétriers; de son poste de combat à l'arrière, il dirige l'attaque : il est à la tête des troupes de débarquement, avec bannière et trompettes (4).

Sage, *Las siete partidas,* 2a p., p. XXIII.) Elles ont de 154 à 175 hommes d'équipage.

(1) « Petentarius, senescarchus, panetarius. »

(2) Galère aragonaise en 1354 : 222 hommes. (Ordonnance de Pierre d'Aragon, art. 31 : Pardessus, *Lois maritimes,* t. V, p. 449.) — Galère portugaise en 1386 : 242 hommes. (Rymer, *Fœdera,* anno 1386.) — Galère franco-génoise en 1340 : 210 hommes. (Nouv. acq. franç. 9241, cf. Chapitre sur les débuts de la guerre de Cent ans.) — Galère génoise en 1484 : 211 hommes. (Archives de Gênes, *Criminalium,* filza 1.)

(3) Faber, t. I, p. 122.

(4) Sur les différents officiers de galère, cf. les ordonnances aragonaises sur les armements en course et sur les escadres de guerre. (Pardessus, *Lois maritimes,* t. V, p. 399, 435, etc.) — Alphonse le Sage, *Las siete Partidas,* 2a, t. XXIV. — L'ordonnance vénitienne de Mocenigo en 1420. (Jal, *Archéologie navale,* t. II, p. 130, et t. I, p. 302.) — Le *Liber secretorum fidelium crucis,* de Marino Sanudo, t. II, p. IV, 20 et suiv. — *Le Consulat de la mer,* ch. XV, etc. (Pardessus, t. II, p. 68.)

Il se déchargeait des soucis de la manœuvre sur le comite et du soin de l'administration sur l'écrivain, l'homme de confiance du bord. C'est devant l'écrivain que les officiers et les marins faisaient serment de servir loyalement l'État, c'était lui qui les engageait, lui qui les licenciait. Il tenait registre des dépenses, des recettes et des prises, dressait la liste de l'équipage et l'inventaire de la galère au départ et au retour. Sa tâche, déjà lourde, s'aggravait encore de la police de l'entrepont, où le jeu était interdit.

Entre tous les officiers de la galère, il en est un que l'équipage redoute à l'égal d'un démon, *sicut diabolum*. Au son bien connu du sifflet d'argent que le comite porte au cou, tous accourent en répondant à l'appel par un cri. Il frappe, il brandit bâton, fouet, nerf de bœuf, et personne ne murmure : sur un signe de lui, tous se précipiteraient sur le rebelle (1). A lui seul incombe la responsabilité de la manœuvre : et des règlements sévères, qui le punissent en cas de négligence, l'arment en retour contre les moindres infractions à la discipline. C'est un homme aigri, car c'est un déclassé ou un déchu.

On ne peut imaginer de plus lamentable chute que la sienne. Est-ce là le brillant officier qui commandait du temps de Léon le Philosophe une division navale byzantine (2)? Il est descendu d'abord au rang de commandant d'une galère, sous les ordres d'un nouvel officier, qui s'appelle à Venise le *sopracomito*, à Messine le *protontino*, ailleurs le *capitaine d'armée*. Son office, du temps de saint Louis, est encore considérable : lorsqu'il a été promu après examen de l'amiral (3) ou sur les garanties données par douze marins experts, le comite éprouve quelque fierté à prendre possession de son bord, pennon au poing, trompettes son-

(1) Faber, t. I, p. 124.

(2) Léon le Philosophe, *Tactica*, t. XIX, art. 37.

(3) En Sicile au XIIIe siècle. (*Syllabus membranarum*, t. I, p. 20.)

nant et lui-même en uniforme d'un rouge éclatant (1). Au XIV[e] siècle, vint la déchéance définitive au rang de second, de chef d'équipage, sans que sa responsabilité se trouvât dégagée ou amoindrie. Le comite restait passible de la pendaison et de l'écartèlement si la galère se perdait par sa faute ou ne prenait pas son rang de bataille (2).

Du moins, put-il rejeter tout l'odieux des châtiments barbares et cruels sur son lieutenant, l'alguasil ou argousin (3), chargé en sous-ordre de la police du pont. Et on sait dans quelle acception le mot d'argousin parvint rapidement à une triste célébrité.

Autrement sympathique est le pilote, « pirata, quem Theutonici putant dici pilatum (4), » double erreur en deux mots de l'érudition allemande. Pilote vient de l'italien *pedotto,* en latin « perdoctus (5) » ; c'était, au moyen âge, l'officier le plus savant du bord. Familiarisé avec la mer, habile à prévoir la tempête à l'inspection du ciel, à la couleur des eaux, au jeu des dauphins et au vol des dactyloptères, ou, la nuit, au scintillement des cordages et à l'irradiation des rames plongées dans l'eau, il avait encore des notions d'astronomie et de cosmographie. La déclinaison des astres sur l'horizon, la nuit, lui tenait lieu d'horloge. Et la boussole, *stella maris,* de l'arrière — car il y en avait

(1) ALPHONSE LE SAGE, *Las siete Partidas,* 2[a], t. XXIV, ley. 4. — Traité entre Gênes et l'empereur de Constantinople, 1261. (DU CANGE, *Histoire de Constantinople,* t. I, p. 445.)

(2) Ordonnance aragonaise de 1354, art. 4-13, 23, 27, 32. (PARDESSUS, *Lois maritimes,* t. V, p. 440.)

(3) De l'arabe *al, vizir,* le lieutenant. On trouve un *aguzerius* sur les galères siciliennes du XIII[e] siècle (CADIER, *Essai sur l'administration... de Sicile,* p. 193, n. 4), un *alguazir* dans les équipages aragonais de 1406 (Bibliothèque du ministère de la marine, vol. ms. 938-940), un *argousin* français au XVI[e] siècle. (FONTANON, *Ordon.,* t. IV, p. 665.) — (*Stolonomie,* ms. franç. 2133, fol. XXIX.)

(4) FABER, *Evagatorium in Terræ Sanctæ... peregrinationem,* t. I, p. 123.

(5) JAL, *Glossaire nautique,* art. pilote.

une seconde près du mât (1) — lui indiquait la route, à la lueur d' « une lanterne de fin cristal resplendissant, en laquelle avoit ung falot que par nuyt enluminoit tous les maronniers (2) ». Il faisait le point sur une carte marine longue et large d'une aune, où les latitudes étaient marquées ainsi que les distances évaluées en milles. Et son chant lent et cadencé indiquait au timonier de quel côté orienter la barre (3).

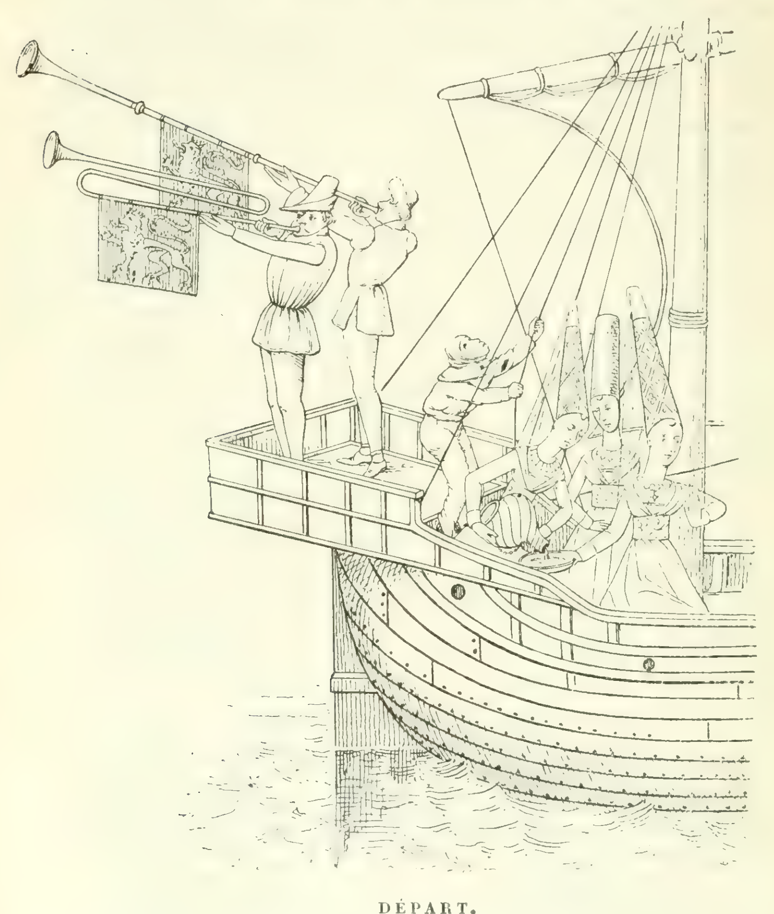
Mais quels sont ces hardis jeunes gens, agiles et prompts à grimper aux cordages ou à plonger pour dégager les ancres, toujours prêts à risquer leur vie ? Ce sont les compagnons de l'équipage ; ils étaient là huit ou neuf, qui commençaient ainsi leur apprentissage d'officiers. Comme nos aspirants de marine, ils avaient sous leurs ordres les mariniers, hommes d'âge mûr et gens assez robustes pour exécuter les manœuvres de force (4).

Les arbalétriers, une trentaine, en pourpoint, cuirasse et chapeau de fer, poignard au côté (5), avaient un capitaine d'armes que les Vénitiens appelaient l'*armiraio* (6), remplacé plus tard sur les galères françaises par le maître bombardier. Le calfat et le maître de hache complétaient le cadre de maistrance (7).

La note gaie — nous allons voir tout à l'heure la note triste — était donnée par les trompettes, dont les sonneries variées charmaient la monotonie de la vie du bord. Tout chamarrés de rouge (8), ils offraient à l'œil un aspect des

(1) Faber, t. I, p. 123.
(2) Franç. 9200, fol. 277.
(3) Faber, t. I, p. 124. Je réserve à plus tard l'occasion de discuter l'origine des instruments nautiques, usités dès le XIIIe siècle.
(4) Faber, t. I, p. 125.
(5) Ordonnance aragonaise du début du XIVe siècle, ch. XII. (Pardessus, *Lois maritimes*, t. V, p. 409.)
(6) Faber, t. I, p. 123.
(7) Ordonnance de Henri II, roi de France, sur l'amirauté, 15 mars 1538. (Fontanon, *Ordonnances*, t. IV, p. 665.)
(8) Ms. franç. 5594, fol. 109, miniature de l'an 1488 se rapportant aux

plus chatoyants, surtout lorsque des lambrequins armoriés aux armes du capitaine pendaient au long tube de leur instrument (1). Au contact des Arabes, les Latins apprirent



DÉPART.

(Bibl. nat., ms. franç. 103, fol. 1 : XV[e] siècle.)

l'usage des « nacaires, tabours et cors sarrazinois », que Joinville remarquait déjà sur la galère de Jean d'Ibelin,

Passages d'Outremer, de Sébastien MAMEROT. — Ms. franç. 261, fol. 1, miniature du début du XV[e] siècle.

(1) Mandement du capitaine d'armée navale Robert de Houdetot. Rouen,

comte de Jaffa (1). Un demi-siècle plus tard, sur la flotte française engagée à Ziericzée, on entendait « clairain » sonner,

> Tabours croistre, corz bondonner,
> Flagiex piper et trompes braire (2).

La cour des rois de France ne dédaignait point d'entendre les « joueux de basteaux (3) »; et, à vrai dire, l'orchestre royal n'était pas mieux fourni (4) que la fanfare des flottes de guerre.

Il y avait trois ou quatre ménestrels à bord de la nef amirale (5) ou de la galère capitane, et nous aurons lieu de nous demander (6) quelle action ils pouvaient exercer sur l'âme des marins.

Durant les croisades et jusqu'au xve siècle, les rameurs, les galiots étaient des hommes libres, des *bonnevoglie*. Mais leur vie était si dure et les pénalités corporelles dont on les frappait si effroyables qu'ils s'élevaient peu au-dessus de la bestialité dépeinte par le P. Faber chez les galériens du xve siècle. Nus jusqu'à la ceinture, le dos meurtri par le fouet des comites, essorillés parfois pour tentative de désertion (7) et amputés d'un pied en cas de récidive (8), les

15 juillet 1340. Pièces orig., vol. 1537, doss. Houdetot, p. 2. Cf. plus bas le chapitre sur les débuts de la guerre de Cent ans.)

(1) Joinville, p. 50.

(2) 1304. (Guillaume Guiart, *la Branche des royaus lignages*, dans les *Historiens de France*, t. XXII, p. 272, 273, vers 1854 1 et 1859 2-3.)

(3) Don de Charles VI à « certains joueux de basteaux ». Gisors, 10 juin 1387. (Clairambault, reg. 216, fol. 9761.)

(4) Franç. 21451, fol. 273, 277 v°.

(5) En 1347, Charles de Grimaldi. (Franç. 25698, fol. 139.) — En 1356, l'amiral flamand de Buuk a trois ménestrels. (*Bull. de la commission roy. de Belgique*, 1887.)

(6) Lors du siège de Calais.

(7) La coutume était de couper l'oreille droite aux marins déserteurs, pendant qu'une sonnerie de trompettes couvrait leurs cris de douleur. Ex. de 1365. (Machéras, *Chronique de Chypre*, éd. Sathas, p. 75.)

(8) Constitution donnée en 1282 par Frédéric Ier, roi de Naples et de Sicile, ch. xxix; la première désertion, en ce code, était punie de la prison. (Jal, *Archéol. nav.*, t. II, p. 328, n. 4.)

malheureux sont comme ces bêtes de somme qui tirent un pesant fardeau : plus elles peinent, plus on les excite et plus on les frappe; l'aiguillon, les menaces, les coups, tout est bon pour les atroces conducteurs de ces attelages humains. Nuit et jour sur leur banc, qu'il pleuve ou qu'il fasse une chaleur torride, les rameurs y mangent, y dorment, y jouent, y travaillent : quelques-uns exercent la profession de tailleurs, de cordonniers ou de blanchisseurs. Les plus honnêtes, préposés aux autres comme gardiens, veillent du côté des portes d'entrepont, que les rameurs ont défense de franchir (1).

La raison en est bien simple. Les vols étaient fréquents. Portez votre argent sur vous, conseillait-on aux pèlerins, ne le déposez jamais dans la cassette de votre cadre : étoffes, lacets, chemises disparaissent, soustraites par quelque voisin qui s'est pourvu ainsi *per phas et nephas* de vêtements de rechange indispensables (2).

Richard Cœur de Lion, durant la croisade de 1190, essaya de réagir contre la honteuse coutume, en déclarant que tout voleur surpris à bord de sa flotte aurait la tête tondue, enduite de poix et couverte de plumes, et qu'il serait abandonné en cet état sur le prochain rivage. Le code norvégien de 1274 (3) reproduisit la clause avec cette addition que le coupable traverserait les rangs de l'équipage et recevrait de chacun un coup de bâton.

L'habitude des coups, l'habitude « abominable » d'être « pilés et robés par les soudoyers et propres aubalestriers de la nave » détendait chez « les povres maronniers » tout ressort moral (4). Aussi n'est-il point surprenant de voir avec quelle passivité résignée tous les marins de

(1) Faber, t. I, p. 126 : Cf. plus bas.
(2) Faber, t. I, p. 144.
(3) *Biarkeyar-Rett*, ch. LXX; cf. Jal, *Archéologie navale*, t. II, p. 110.
(4) Philippe de Maizières, fr. 9200, fol. 312 v°.

l'équipage de Joinville apostasient la foi chrétienne (1).

Dans sa conception idéale du gouvernement de la cité antique, Aristote n'accordait qu'une place des plus restreintes aux marins. Son traducteur français, Nicole Oresme, renchérit encore sur le contraste peu flatteur entre les bourgeois et les marins : « Gens qui sont partie de cité, sont raisonnables et ordrenables à vertu et obéissans aux loys et aux princes. Et gens de mer sont communelment orgueilleux et mal ordenables aux vertus morales. Et pour ce n'est pas sceure chose qu'il aient auctorité en la policie, car ilz sont enclins à rébellions et à commotions (2). » Il reste bien entendu qu'Oresme songeait aux levantins et non à ses compatriotes normands.



Rameurs. — Passages d'Outremer. Bibl. nat., ms. franç. 5594, fol. 211.

Les marins, du reste, chaussés d'*escarpins* de laine et coiffés d'un bonnet à oreilles ou d'un capuchon, ne payaient pas de mine en temps ordinaire, c'est-à-dire en dehors des revues ou montres d'armes. Leurs cabans de gros drap et leurs jaques de bougran n'avaient guère de valeur. Un matelas, une couverture et un tapis par homme formaient toute la literie de l'équipage. Si vous cherchez un signe de la richesse relative de chacun, sachez que le patron avait quatre paires de culottes et ses rameurs seulement deux paires de « chaulces marines » de grosse toile avec deux camisoles de drap (3). En tenue de ville, le patron avait

(1) Joinville, p. 100.

(2) Traduction et glose de la *Politique d'Aristote,* par Oresme, ms. franç. 22499, fol. 190.

(3) *Stolonomie :* « habitz de forsaires. » Franç. 2133, fol. XXVI-XXVII. — Ordonnance d'Henri II, 15 mars 1548.) C'était le bagage des forçats,

peut-être grand air avec ses fourrures de peaux de lapin, une culotte de soie, le sifflet d'argent sur la poitrine et le ventre sanglé de la courroie de cuir où pendaient des tablettes pour écrire, une bourse, un encrier et des plumes en roseau. Celui-là commandait un petit navire marchand ; et on s'explique ainsi qu'il se soit affublé des insignes habituels de l'écrivain, dont il remplissait les fonctions. Mais en grande tenue de combat, sous la cuirasse couverte de soie dorée, les officiers de marine étaient autrement imposants, au milieu de leurs hommes tous armés jusqu'aux dents, l'écu au bras gauche, la lance, le poignard ou l'arbalète à la main droite, que garantissait un gant de fer (1).

Sous la cuirasse, une jaque d'armes moulait le buste et tombait sur les cuisses ; une gorgerine s'adaptait à un chapeau d'acier, d'où une cervelière parfois descendait pour protéger la nuque. Tel inventaire de bord de 1294 devient ainsi un petit tableau de genre où se meuvent, s'habillent et s'arment des marins siciliens. Mais, comme le costume militaire évolua sans cesse, le tableau ne saurait convenir qu'aux marines méditerranéennes de la fin du XIIIe siècle et du commencement du XIVe, c'est-à-dire des dernières croisades.

mais celui des marins du moyen âge n'en différait guère, comme on le voit par un texte de 1294 que je cite ci-dessous, par les sceaux de Dam, Dunwich (1200), etc. (JAL, *Archéol. nav.*, I, 307.)

(1) Ch. DE LA RONCIÈRE, *Un Inventaire de bord en* 1294, et les origines de la navigation hauturière, tirage à part de la *Bibliothèque de l'École des Chartes*, t. LVIII (1897), p. 2 du tirage à part.

LA VIE A BORD

AU TEMPS DES CROISADES ET DES PÈLERINAGES DU MOYEN AGE.

Lorsque apparaissait sur les quais de Venise, de Gênes ou de Marseille un groupe de pèlerins ou de croisés, un grand brouhaha s'élevait à bord des navires dont la destination était inscrite sur les voiles en une croix écarlate. Des appels, des offres, des objurgations, des imprécations venaient de tous les côtés s'abattre sur les malheureux : les serviteurs des différents patrons de navires se disputaient leurs bagages, s'injuriaient, dénigraient la concurrence, protestaient de leur dévouement. Ahuris et indécis, les pèlerins se laissaient tenter par les succulentes collations disposées à la poupe, vins de Crète et confitures d'Alexandrie, dont le patron faisait lui-même les honneurs (1). Plus que « les riches ouvraiges de la nave », c'était là « une mélodie et plaisant armonie à la vue des hommes », le meilleur des arguments (2).

La vie nouvelle qui s'offrait aux pèlerins contrastait trop avec leurs habitudes pour ne pas provoquer de leur part une

(1) F. Faber [aliàs Schmidt], *Evagatorium in Terræ Sanctæ, Arabiæ et Egypti peregrinationem* (1480 et 1483), éd. C. Dietericus Hassler. Stuttgardiæ, 1843, 3 in-8°, t. I, p. 86-88.

(2) Philippe de Maizières, *le Songe du vieil pèlerin*, ms. franç. de la Bibliothèque nationale 9200, fol. 278.

étude attentive du mécanisme de la vie maritime. Leurs relations de voyage ont ainsi parfois la fidélité d'un journal de bord, semé des réflexions piquantes et naïves d'hommes que le métier n'a point blasés.

Pour n'être pas suspect de partialité, nous prendrons comme types un pèlerin anglais du XIIe siècle, un Italien du XIIIe, deux Français du XIIIe et du XIVe, un Allemand du XVe : Richard de Londres (1), Francesco da Barberino (2), Jean de Joinville (3) et Philippe de Maizières, et le P. Faber, d'Ulm.

L'Anglais note en connaisseur les péripéties de la navigation. L'Italien donne des préceptes d'amour. Dans de petits tableautins lestement troussés, le Français Philippe de Maizières trace quelques scènes de la vie à bord, qu'il fait suivre de pensées élevées, car c'est un moraliste comme l'Italien était un poète érotique et l'Anglais un marin. Quant au dernier pèlerin, écoutez-le geindre sur la mauvaise cuisine, sur la chambrée d'entrepont, sur tout; il tient boutique d'érudition et découvre des étymologies... Caliphe pour calphat, Pilate pour pilote, comte pour comite et pour patron baron. La modestie ne l'étouffe pas; mais il est consciencieux, pratique, avec une pointe d'émotion, copieux, abondant, trop, hélas! pour des oreilles délicates. Il consacre deux pages à la façon de se dépouiller de la vermine et quatre à la difficulté de... Vous m'avez compris, et à ces traits vous avez reconnu la race : l'Allemand.

Robe grise et longue sous une coule monacale, chapeau noir ou gris orné sur le devant d'une croix rouge, croix sur la poitrine, bourdon à la main, pannetière à l'épaule, tel est l'uniforme du pèlerin. Le teint, blafard, est pâli par les

(1) *Itinerarium peregrinorum et gesta regis Ricardi*, éd. Stubbs, dans les *Chronicles and memorials of Great Britain*. London, 1864, in-8°, t. I, p. 80.

(2) *Documenti d'amore.* Francesco vivait entre 1264 et 1348.

(3) *Mémoires*, éd. Fr. Michel. Paris, 1859, in-12.

fatigues de voyage ; et pour achever d'un mot un portrait classique, le pèlerin porte la barbe longue et soigneusement peignée, « à l'exemple du premier voyageur qui fit le tour du monde, Osiris, ancien roi d'Egypte, » affirme doctement notre Allemand (1)

Peut-être se trouvait-on beaucoup plus sensible aux inconvénients de paraître imberbe en pays musulman qu'au plaisir d'imiter un des dieux de l'Égypte !

Au moment d'entreprendre un pèlerinage, irait-on chercher conseil aujourd'hui dans des *Préceptes d'Amour?* Nos pères le faisaient et trouvaient dans Francesco da Barberino un manuel du confort : un bon navire, un patron qui ne louche pas, des poules et des chapons, de bons vins, un moulin à bras, un barbier-chirurgien, un chapelain, un cercueil pour le cas où... votre femme viendrait à décéder en mer, une croix à mettre entre les mains de la défunte, une inscription priant de l'enterrer honorablement si les flots la portent au rivage, une bourse d'argent à y joindre pour les messes funéraires et la tombe. A part le cercueil dont les Célestes seuls se munissent en voyage, — Marco-Polo en pouvait témoigner, — les conseils de Francesco da Barberino n'étaient point du domaine des chinoiseries. Nous avons le contrat en vingt articles passé par le Père Faber avec un patron de galère vénitienne ; il est spécifié que les pèlerins auront, comme de coutume, un petit verre de malvoisie avant le repas du matin et qu'ils pourront emporter des poules. Il y aura deux repas par jour; le navire n'abordera qu'aux escales accoutumées; il ne touchera point Chypre, l'île de Vénus, « dont l'air, suivant une ancienne tradition, est funeste aux Allemands (2). »

Le marché conclu, on embarque les bagages. Sur les passerelles jetées à quai, les portefaix courent avec une

(1) Faber, t. I, p. 65.
(2) Faber, t. I, p. 89.

agilité surprenante, ployant sous les coffres lourds aux ferrures massives et les *arches* couvercle renflé, telles que nos malles (1). Les balles de marchandises et les sacs de denrées s'entassent dans les endroits secs du navire, loin du mât, des écoutilles et des ancres, arrimées avec ce solide nœud marin que les princes angevins de Naples, dès 1351, choisirent comme emblème d'un ordre de chevalerie (2).

Et maintenant tout est prêt. La galère tout équipée se balance au flot. La grande barque de cantier et la petite palischarme, qui tout à l'heure seront hissées à la poupe, accostent à l'arrière, au bas de l'escalier d'honneur.

Chaque pèlerin défile devant l'écrivain qui consigne sur un registre tenu en double exemplaire et sans rature les noms et prénoms des passagers, le nombre de leurs chevaux et le nom de leur restaurateur, puis délivre à chacun un billet numéroté (3). L'un des registres est déposé aux archives communales, le second reste à bord.

Une législation spéciale assurait aux pèlerins et aux croisés toutes les garanties possibles de sécurité. Sur les navires marseillais, ils étaient dispensés d'une formalité requise des autres passagers, du serment de prêter main-forte aux marins de l'équipage; au contraire, le patron leur devait aide et secours durant toute la traversée, des soins durant leur maladie, et, en cas de mort, la conservation scrupuleuse de leurs effets.

Trois *inspecteurs*, que la municipalité marseillaise (4) avait eu l'excellente idée, bientôt suivie par les Génois (5),

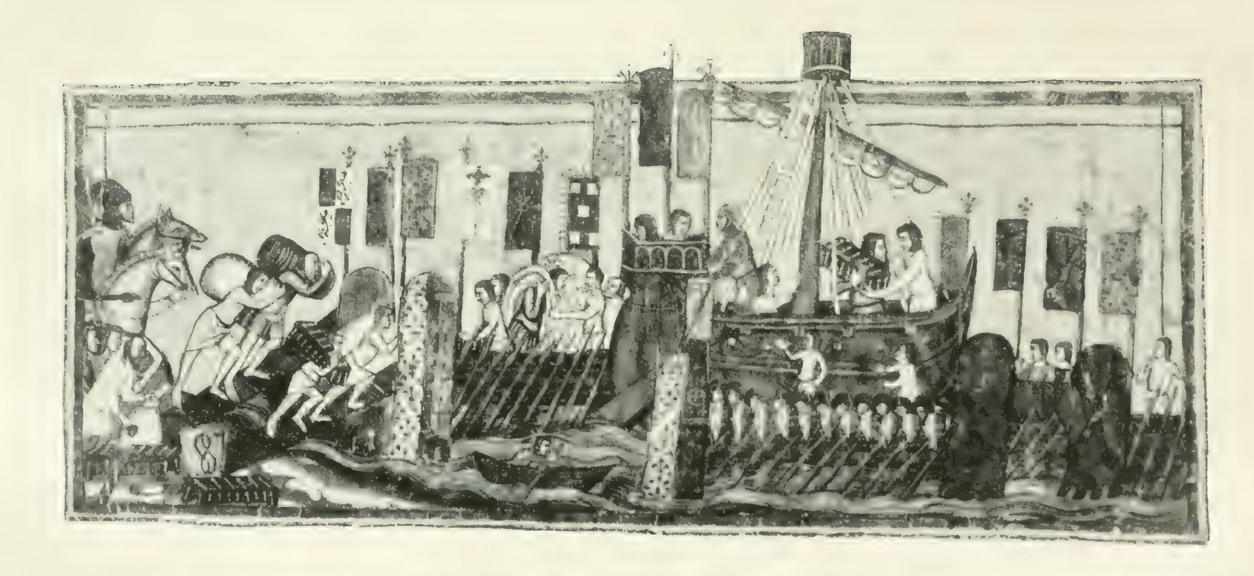
(1) Franç. 4274, fol. 6; et franç. 22553, fol. 4 v° : scènes d'embarquement des XIVe et XVe siècles.

(2) Franç. 4274, fol. 6. Une des bannières porte un nœud marin.

(3) Statuts de Marseille de 1253 à 1255, liv. IV, ch. XXVI. (PARDESSUS, *Collection de lois maritimes,* t. IV, p. 279.) — FABER, t. I, p. 127.

(4) Statuts de Marseille de 1253 à 1255, liv. I, ch. XXXIV. (PARDESSUS, *Collection de lois maritimes,* t. IV, p. 259.)

(5) Statuts de 1330. (PARDESSUS, t. IV, p. 445.) — Nous retrouvons aussi dans le *Consulat de la mer* des dispositions sensiblement analogues



EMBARQUEMENT DES BAGAGES 1352

Statuts de l'Ordre napolitain du S. Esprit — Biblioth. nation. ms. franç. 4274 fol. 6

d'affecter à chaque convoi de Palestine, veillaient à l'exacte observation des règlements. Les trois prud'hommes, experts dans l'art maritime, évaluaient, une palme à la main, le nombre des places disponibles pour les passagers et les chevaux. Ils consignaient leur rapport en double sur le registre de la commune et entre les mains du patron, qui ne pouvait dès lors arguer d'ignorance. Ils veillaient aussi à ce que les vivres fussent de bonne qualité et en quantité suffisante et que la limite de tirant d'eau, marquée par trois fers de couleur blanche, ne fût pas dépassée par des capitaines trop cupides (1).

D'autres officiers municipaux, les *consuls sur mer*, accompagnaient les convois ou même au besoin les navires isolés (2) pour leur assurer une sauvegarde permanente jusqu'à destination. Commissaires et juges à la fois, ils arrangeaient les contestations entre les passagers et pourvoyaient aux successions qui s'ouvraient (3). A bord de la flotte nolisée à saint Louis, Gênes stipulait que ses nationaux relèveraient de deux consuls génois (4). Outre-mer, dans les Échelles du Levant, à Chypre, à Rhodes, le passager trouvait aide et confort près du représentant attitré de la métropole, près du *consul* que les grands ports de com-

aux statuts marseillais. (Pardessus, t. II, p. 26, 118.) Les inspecteurs portent dans les statuts marseillais le nom d' « observatores », et dans les statuts génois, le nom d' « inquisitores ». Ils touchaient, à Marseille, dix sols sterling par mille pèlerins, plus des frais de nourriture.

(1) Statuts génois de 1330, 1340. (Jal, *Archéol. nav.*, I, 263.)

(2) Privilège de S. Louis pour Aigues-Mortes, 1246. *Ordonnances des rois de France*, t. IV, p. 47. — Pardessus, *Lois maritimes*, t. IV, p. 233.

(3) Les consuls sur mer étaient élus par les consuls mayeurs avec le concours des marchands, du moins à Aigues-Mortes, Marseille, Montpellier. (Germain, *Histoire du commerce de Montpellier*, t. II, p. 84. — *Petit Thalamus de Montpellier*, p. 247. — *Statuts de Marseille*, liv. IV, ch. xxiv, et *Consulat de la mer*, ch. lxxiv. (Pardessus, *Lois maritimes*, t. II, p. 119; t. IV, p. 277.) — L. Blancard, *Du consul de mer et du consul sur mer*, dans la *Bibl. de l'École des Chartes*, X, 435.

(4) *Annales Januenses*, dans les *Monumenta Germaniæ historica*, t. XVIII, p. 267.

merce, Marseille, Montpellier, Barcelone, Gênes, Pise, Venise, entretenaient dans chacune de leurs colonies dès le XIIe siècle (1); colonies autonomes, cercles fermés, dans un quartier à part, qui conservaient les usages de la métropole municipale (2).

La surveillance des inspecteurs et des consuls empêchait le patron de réduire les places fort congrues réservées aux pèlerins et fixées par la loi à sept palmes de long sur deux et demie de large, soit 1^m,82 sur 0^m,65; encore l'espace était-il jugé suffisant pour deux personnes, les pieds de l'une tournés vers la tête de l'autre (3). Comme on n'avait pas l'habitude de superposer les cadres, le patron encombrait de cadres supplémentaires les couloirs et parquait ses passagers comme du bétail, sans autre souci que d'en loger le plus possible (4). Le jour, draps, nattes et couvertures étaient accrochés aux parois du navire, afin de ne pas gêner la circulation (5). Sur certain navire de commerce, une centaine de pèlerins étaient consignés à l'avant, tandis qu'à l'arrière, à l'abri des fatigues du tangage, se prélassaient une douzaine de gros marchands (6). Le bâtiment, par une ironie amère, s'appelait le *Grand Paradis*.

Dans les grandes naves de transport que saint Louis nolisa pour l'expédition d'Égypte, les logis aérés étaient

(1) Montpellier avait des consulats à Tripoli, Alexandrie, Rhodes, Chypre; Marseille, à Bougie, dans les Échelles, etc.; Narbonne, à Famagouste, etc.

(2) Heyd, *Histoire du commerce du Levant au moyen âge*. Leipzig, 1885, 2 in-8°. — G. Salles, *l'Institution des Consulats*, dans la *Revue d'histoire diplomatique*, octobre 1895-avril 1896.

(3) *Statut marseillais de* 1253, liv. IV, ch. XXV. (Pardessus, *Lois maritimes*, t. IV, p. 278.)

(4) Faber, t. I, p. 92.

(5) *Voyage de la sainte Cyté de Hiérusalem* [par un Parisien en 1480], publié par Schefer dans le Recueil de voyages et documents pour servir à l'Histoire de la géographie depuis le XIIIe jusqu'à la fin du XVIe siècle. Paris, Leroux, 1882, in-8°, p. 24.

(6) *Archivio notarile de Gênes*, contrat du 23 février 1250, publié par Jal, *Glossaire nautique*, art. Particeps.

réservés aux premières classes qui payaient quatre livres tournois pour aller de Marseille en Terre Sainte; aux secondes classes, on affectait le premier et le deuxième pont, moyennant soixante sous par tête; enfin, pour quarante sous, les croisés pauvres avaient le droit d'étouffer dans la troisième *couverte* (1). La concurrence entre les grands ports abaissa même les tarifs marseillais à soixante sous, eau et feu compris, en première; quarante sous en seconde, trente-cinq en troisième et vingt-cinq en quatrième pour les malheureux logés dans les écuries. Le fret à la grosse tombait en même temps de treize cents marcs à huit cents pour un millier de pèlerins, ce qui donnait par tête quarante-quatre sous, prix de revient quelque peu supérieur à la moyenne des locations au détail (2). Si nous traduisons en monnaie actuelle ces quarante-quatre sous, on verra qu'un croisé du XIIIe siècle passait en Palestine pour une centaine de francs, c'est-à-dire beaucoup plus économiquement qu'on ne le fait de nos jours (3).

A Venise, le fret à la grosse offrait plus de profit que le fret au détail, sept cents marcs pour mille passagers. On perdait beaucoup à louer individuellement les places. Un chevalier payait huit marcs et demi pour lui et pour son train d'équipage, cheval, palefrenier, deux serviteurs, vivres et bagages. Logé dans une chambre de l'arrière, il laissait

(1) Contrat passé en 1246 avec Marseille par les envoyés de saint Louis. (Archives nat., J 456, JAL, *Archéologie navale,* t. II, p. 383.)

(2) « Contractus navium Massilie, 1268. » Le marc y est évalué à 55 sous. (Franç. 2833, fol. 202. JAL, *Pacta naulorum*, dans la *Collection des Documents inédits, Documents historiques*, t. I, p. 609-615.

(3) La livre tournois valait au temps de saint Louis 80 grammes d'argent fin, soit 17 francs 76, valeur métallique qui représenterait en notre siècle un pouvoir triple. (DESIMONI, *Moneta ed il rapporto dell' oro all' argento*, estratto delle Memorie della R. Accademia dei Lincei. Classe di scienze morali, t. III, p. I, 5, 6; — et du même, compte rendu du livre de SCHAUBE, *die Wechselbriefe König Ludwigs des heiligen*, estratto dal *Giornale ligustico,* VII (1898), p. 5.)

sur le seuil de la porte son écuyer, qui dormait enveloppé dans un manteau sous la voûte du firmament (1).

Les réductions faites aux croisés en raison de leur nombre ne s'appliquaient pas aux pèlerins isolés. Un pèlerinage en Palestine, *viâ* Venise, coûtait, aux XIVe et XVe siècles, 45 ducats pour la traversée (2), 55 en y comprenant les « despens et tributz du Soudan », et il fallait tabler sur une dépense totale d'environ 100 ducats, soit 744 francs en valeur intrinsèque, le double en valeur relative (3). Afin de venir en aide aux passagers pauvres, Louis de Bourbon avait fondé, la veille de l'Épiphanie de l'an 1325, la confrérie des pélerins et des voyageurs de Terre Sainte (4).

Dans l'élévation des tarifs, mettez en ligne de compte l'affaiblissement de la valeur de l'argent, les taxes municipales établies sur cette classe de passagers (5) et le fait que les pèlerins embarquaient le plus souvent non sur des naves, mais sur des galères dont les frais de manœuvre étaient plus chers, la sécurité plus grande, la course plus rapide, la cargaison plus légère. Ils occupaient la place des marchandises précieuses, draps d'or et d'argent, laque, in-

(1) JOINVILLE, p. 203. — « Contractus navigii regis a Venetis, 1268. » Une place à l'avant coûtait 3/4 de marc, tandis qu'un logement dans les cabines de poupe revenait à 2 marcs et demi. (Franç. 2833, fol. 200 v° et 201. JAL, *Archéologie navale*, t. II, p. 355.) — Les prix du temps de S. Louis différaient, comme on le voit, des conditions obtenues par Geoffroi de Villehardouin en 1202 et fixant uniformément à deux marcs par tête le transport de ses compagnons. (VILLEHARDOUIN, p. 14.)

(2) FABER, t. I, p. 89. — En 1392, Thomas de Swinburne dépense en tout 477 ducats 1/2 pour lui et sa suite, dix personnes. Le ducat avait alors un poids métallique de 12 francs 17, et une valeur commerciale au moins double. (Voyage en Terre Sainte d'un maire de Bordeaux au XIVe siècle dans les *Archives de l'Orient latin*, t. II, p. 378, n. 3, note de M. Desimoni.)

(3) *Voyage à la sainte Cyté*, éd. Schefer, XXXVIII et 24. La valeur intrinsèque du ducat était, en 1480, de 7 fr. 44.

(4) *Ibidem*, p. XL.

(5) A Marseille, les navires des bourgeois payaient douze deniers par pèlerin embarqué et les navires des étrangers un tiers du nolis. Statuts de 1228. (MÉRY et GUINDON, *Histoire de Marseille*, t. I, p. 364, 366.)

digo, brésil, encens, dont le transport était réservé aux galères armées (1). Or, une galère portait quatre fois moins de fret qu'une nave et coûtait trois fois plus (2).

Une des vexations fiscales qui attendaient les infortunés passagers, dès qu'ils avaient mis le pied à bord, c'était le pourboire. Vexation prévue, mais tellement invétérée dans les mœurs du Levant que les statuts de Marseille spécifiaient seulement quand elle n'aurait pas lieu : ainsi, l'écrivain avait défense de rien recevoir pour la délivrance des billets de passage (3). De même, toute promesse faite en haute mer par quelque brave homme, *homen honrat,* qu'affolait la tempête, était caduque (4). A l'arrivée à destination, les officiers vénitiens venaient l'un après l'autre trouver les passagers, une fiole d'argent à la main, avec un geste expressif qui dans toutes les langues signifie : pour boire. La chose s'appelait, chez ce peuple subtil, une courtoisie : la courtoisie, c'était à vous de la faire (5).

Plus d'un pèlerin a décrit la scène féerique, mais poignante, du départ, attristé par l'appréhension de ne plus revoir la patrie. On se remettait à la garde de Dieu par ce cantique de pèlerinage, courte prière qui s'échappa plus d'une fois de lèvres frémissantes aux heures d'angoisse : « Naviguons au nom du Seigneur pour obtenir sa grâce ; qu'il soit notre force et le Saint Sépulcre notre sauvegarde. Kyrie eleison (6). »

Joinville relate assez bien les manœuvres et les cérémonies de l'appareillage : « Est arée vostre besoigne ? » de-

(1) Statuts génois de 1339. (PARDESSUS, *Lois maritimes,* t. IV, p. 456.)

(2) BALUZE, *Vitae papar. avenion.,* t. II, p. 178, col. 2 : « Consilium magistri templi datum Clementi V, » ann. 1311.

(3) Liv. IV, ch. XXVI. (PARDESSUS, t. IV, p. 279.)

(4) *Consulat de la mer,* ch. CCVIII. (PARDESSUS, t. II, p. 257.)

(5) FABER, t. I, p. 193. — SANCTO BRASCHA, apud SCHEFER, *Voyage à la sainte Cyté,* p. XXXVII.

(6) Cantique en allemand dans FABER, t. I, p. 82, 150.

mande le maître d'équipage aux nautonniers qui « au bec de la nef » lèvent l'ancre. — « Sire, vieignent avant les clercs et les proveres ». Au clergé qui s'avance processionnellement : « Chantez de par Dieu, » crie le maître ; et tandis que vibrent les strophes du *Veni creator spiritus*, un nouveau commandement retentit, bref et sec : « Faites voille de par Dieu. » Au dernier étage du château d'arrière se déploient les bannières que les trompettes saluent d'une fanfare éclatante. Le peuple assemblé sur le rivage répond par des clameurs et des sanglots.

« En brief tens, le vent se féri ou voille et nous ot tolu la veue de la terre, que nous ne veismes que ciel et yaue (1). »

Hors de vue des côtes (2), le bâtiment quittait sa parure de fête (3), et le voyage de pénitence commençait au milieu des tribulations physiques et morales et avant tout du mal de mer, de l'*olurs* de mer dont parle Wace (4).

La plupart des pèlerins écrivent en latin, langue qui a l'avantage que l'on sait de tout dire jusqu'à braver l'honnêteté. Les scènes naturalistes qu'ils brossent d'un trait vigoureux sont assez difficiles à retracer en français, à moins de jeter sur les défaillances de la nature humaine la brillante parure des métaphores orientales : « L'agitation des eaux de la mer faisait fondre mon corps à l'égal du sel trempé dans l'eau ; la violence du déluge anéantissait et faisait disparaître la constance qui me soutenait, et mon intelligence, jusque-là si ferme, était comme la glace qui se trouve exposée à la chaleur du mois de tamouz (5). »

(1) Joinville, p. 40.

(2) Faber, t. I, p. 150. — Statuts de Marseille de 1253 à 1255, liv. IV, chap. XIV. (Pardessus, *Lois maritimes*, t. IV, p. 272.)

(3) Cf. la miniature du ms. latin de la Bibl. nation., 5565 A, fol. 101 : flotte rassemblée à Ancône pour une croisade contre les Turcs (1464).

(4) Wace, *Rou*, vers 2080 et suiv.

(5) *Matla-Assaadeïn ou-madjma-Albahreïn*, ouvrage persan du xv[e] siècle,

Ces touches délicates d'un écrivain persan prouvent que la poésie parvient à embellir les effets désastreux du mal de mer. On ne s'en douterait guère à lire Eustache Deschamps et à voir :

> L'un mettre à bort l'autre desgosiller,
> L'un dessus l'autre, et venir et aler,
> Et soy bouter en soulte u fons aval,
> Pour le tempest (1).

Mais où la trivialité devient écœurante, c'est chez l'auteur allemand : « Tempore tempestatum, evomitatio et comestio celebrantur simul (2). » On ne saurait exprimer plus brutalement ce principe d'allopathie que le mal de mer n'exclut pas la boulimie.

« Il me convient aux et becuit riffler (3), » se disait alors Eustache Deschamps, avec un haut-le-cœur de dégoût pour l'assaisonnement obligé de la cuisine méridionale, l'ail. Un autre homme du nord, Philippe de Maizières, forcé de subir le condiment durant ses nombreuses navigations dans la Méditerranée, le stigmatisait des épithètes de « chault et puant, esmouvant à luxure (4) ». En cas de maladie, on pouvait recourir au barbier du bord (5), et puiser à son « apoticairie de erbes, de espices et de aromatz (6) », sirops, opiats, poudres, emplâtres (7), si on n'avait eu la précaution de s'en pourveoir soi-même, surtout de « médecines froydes, par le conseil des médecins (8) ». Voulez-vous une idée des

traduit dans les *Notices et extraits des manuscrits de la Bibliothèque nationale*, t. XIV, p. 470.

(1) Deschamps, *OEuvres complètes*, Coll. des anc. textes français, t. IV, p. 309.

(2) Faber, t. I, p. 137.

(3) Deschamps, t. IV, p. 309.

(4) Fr. 9200, fol. 289.

(5) Jal, *Glossaire nautique*, art. taular.

(6) Fr. 9200, fol. 277.

(7) Barone, *Le cedole di tesoreria dell' archivio di stato di Napoli* (1460-1504), dans l'*Archivio storico delle provincie Napoletane*, t. IX, p. 232, année 1471.

(8) *Voyage à la sainte Cyté*, éd. Schefer, p. 24.

préceptes hygiéniques du temps et de la vertu curative de certains remèdes? Lisez le P. Faber : il vous édifiera (1).

Le meilleur réconfortant, c'était le malvoisie : on le servait comme apéritif; à l'escale de Crète, les passagers en achetaient toujours (2), chaque galiot en avait dans la pacotille logée sous son banc, et le débitait durant la traversée. Nos compatriotes n'en usaient qu'avec réserve, trouvant les vins liquoreux «fortissima et terribilia vina (3)».

Dès que la sonnerie des trompettes annonçait l'heure du repas, les passagers se précipitaient vers la poupe : les premiers arrivés choisissaient leur place, sans distinction de rang, autour du triclinium (4) dressé sous le gaillard d'arrière. Le menu comprenait une salade, de l'agneau ou autre viande les jours gras, des poissons de conserve ou des jaunes d'œuf les jours maigres, une pâte au fromage, du biscuit et du vin à discrétion. Mais la viande, provenant d'animaux étiques qu'on emportait comme vivres, était filandreuse et la chère très maigre (5).

Comment en eût-il été autrement quand le gargotier du bord se chargeait, moyennant trente-huit sous par tête, de la nourriture durant la traversée, du service et, en plus, des droits à payer à la municipalité (6). A Marseille, en effet, des restaurateurs, à l'exclusion des patrons de navire, avaient l'entreprise des vivres et le droit d'embarquer gratuitement un garçon par vingt-cinq pèlerins. On les appe-

(1) Faber, t. I, p. 140, 143.

(2) Voyage d'un maire de Bordeaux au XIVe siècle. (*Archives de l'Orient latin*, t. II, p. 387.)

(3) C. Couderc, *Journal de voyage à Jérusalem de Louis de Rochechouart* (1461). Paris, 1893, in-8°, p. 67, 70.

(4) Suivant Philippe de Maizières, les tables étaient soudées au pont « par ung cyment fait d'une florette qui se appelle consaude royale ». (Franç. 9200, fol. 289.)

(5) Faber, t. I, p. 136.

(6) Contrat passé entre un gargotier et l'armateur d'un buzo-nave, 1248. (Louis Blancard, *Documents inédits sur le commerce de Marseille au moyen âge*. Marseille, 1884, in-8°, t. I, p. 333.)

lait *cargatores*, et un savant auteur présume que leur mauvaise cuisine serait l'origine du mot *gargote* (1). Pour s'y soustraire, les dames et les gentilshommes dînaient à part, dans leur cabine (2).

Si mauvaise que fût la cuisine des passagers, les rameurs, à en respirer les effluves, subissaient le supplice de Tantale. Assis, enchaînés parfois à leur banc, ils dévoraient les provisions journalières que leur remettaient trois distributeurs choisis parmi eux : une once de fromage, un brouet de fèves, de pois ou de lentilles où tremper le biscuit, une fiole de vin ou de vinaigre coupé d'eau, parfois du lard, et plus rarement des viandes sanguinolentes, presque crues (3). Un procédé économique pour eux de se procurer un supplément de vivres était de descendre en pays ennemi : pendant que les hommes d'armes rangés en bataille dans la campagne paraient à une surprise éventuelle, les rameurs entraient dans les villages et, chargés de butin, chassaient vers les galères les bestiaux (4).

Pour charmer la monotone existence du bord, les croisés et les pèlerins jouaient aux dés, plus souvent aux échecs (5), jeu de soldats qui offrait l'image de la guerre, mais qui n'é-

(1) Statuts de Marseille de 1253 à 1255, liv. IV, ch. XXIV. (PARDESSUS, *Lois maritimes*, t. IV, p. 277 et 280, n. 2.) Le gargotier avait défense de s'approvisionner chez l'inspecteur maritime, chez le patron ou chez leurs parents.

(2) Pour un chevalier et sa suite de trois hommes, les Vénitiens estimaient la consommation journalière à quatre livres de vin, autant d'eau, autant de pain et de farine, plus cent livres de viande, trente livres d'huile, autant de fromage et des légumes pour la traversée, 1268. Franç. 2833, fol. 201.)

(3) ALPHONSE LE SAGE, *Las siete Partidas*, 2a, t. XXIII, ley 9. — MARINO SANUDO, *Liber secretorum fidelium crucis*, liv. II, p. IV, ch. X, éd. Bongars, t. II, p. 61. — Statuts marseillais de 1253. (PARDESSUS, t. IV, p. 274.) — FABER, t. I, p. 137.

(4) Cf. plus bas, au chapitre des débuts de la guerre de Cent ans, l'ordonnance maritime de 1338, et *le Victorial*, de GAMEZ, trad. de Puymaigre et de Circourt, liv. II, ch. XXXVII.

(5) FABER, t. I, p. 134.

tait pas à la portée de tous. Aussi les cartes (1), dès leur apparition au XVe siècle, jouirent-elles d'une si grande vogue que nous les voyons entre les mains des forçats vénitiens.

La nervosité des passagers, remarque le P. Faber, s'irrite ou se calme suivant le cours des astres, l'état de l'atmosphère et de la mer. Certains jours, à voir les passagers gais et rieurs, on les prendrait pour des frères. Luths, flûtes et musettes, violes et guitares invitent aux chants et aux danses, à moins qu'on ne préfère lire ou rêver, assis sur le bordage entre deux agrès, les pieds pendants sur l'eau; mais attention, alors, aux chapeaux, aux livres d'heures enrichis de pierreries ou aux livrets de pèlerinage qu'une secousse arrache et qu'un coup de vent emporte. Soudain la scène change : plus de rires ou de graves discussions; plus de gymnastique et de courses dans les cordages. Les passagers somnolent dans un état de prostration lugubre (2). Le temps a tourné à l'orage. Les Allemands cherchent noise aux Français, qu'ils traitent de gens « orgueilleux, violents, les plus passionnés du monde (3) », et des querelles s'engagent. Des râles d'agonie montent de l'hôpital, car c'est durant les bonasses, lorsque l'atmosphère alourdie ne vient plus rafraîchir le sang enfiévré des malades, que la mort commence son œuvre. Couché et cousu dans un suaire sur quelques poignées de sable, le corps est jeté à la mer pendant que l'assistance psalmodie le *Libera me*. Seuls, les gentilshommes vénitiens ont droit pour leur dépouille à une inhumation provisoire dans le sable du lest des galères de la République (4).

Dans les flâneries de l'avant, les curieux s'instruisent

(1) Faber, t. I, p. 38, 134.
(2) *Ibid.*, t. I, p. 134, 145.
(3) *Ibid.*, t. I, p. 32, 38.
(4) *Ibid.*, t. I, p. 133. — *Le Voyage de la sainte Cyté*, éd. Schefer, p. 33. — Le malade pouvait dicter son testament à l'écrivain qui l'enregistrait. (Statuts de Marseille de 1253, liv. II, ch. L.)

près des matelots, en regardant filer la sonde. « grant plonc très pesant attaichié à une soubtile corde de mil pas de long. Par le plonc encrassié de sieu (graissé de suif), qui du fons rapportoit de la terre, on recougnoissoit la région et païs là où la nave se trouvoit (1) ». On en usait souvent, dès que, dans un remous, deux courants se heurtaient avec violence, ou que la mer se marbrait de taches vertes, indices inquiétants d'un banc de sable ou de rochers à fleur d'eau. Les pèlerins y trouvaient l'occasion de faire appel aux éléments de la science nautique enseignés par le *maistre des histoires*, Vincent de Beauvais (2), et uniformément reproduits dans leurs relations de voyage. En voici un échantillon : « Abisme est une congrégacion d'eaues si perfondes que on ne la puet comprendre (3). » Aussi, la fiction des poètes, avec la complicité des matelots, eut-elle vite métamorphosé l'abîme en une femme errant au fond de la mer, Charybde, qui cherche à entraîner le navire dans des tourbillons aussi irrésistibles que les tornades de vents.

Parfois, un poisson d'assez forte taille apparaît dans le sillage du navire, et d'un coup violent de la longue tarière dont est armée sa gueule, le *troys*, l'espadon troue le bordage. Il y a un moyen de l'éloigner : c'est de se pencher pardessus bord et de le regarder sans crainte, les yeux dans les yeux. Si vous tremblez devant l'aspect terrible du monstre et que vous détourniez la tête, le monstre surgit d'un bond et vous entraîne pour vous dévorer sous les eaux (4).

Un autre poisson n'est pas moins redoutable. Le moron ou rémora, qui « n'a pas demy pié de long », possède si « grant vertu que, quant il se prent à une nef, il l'arreste

(1) Philippe de Maizières, fr. 9200, fol. 277 v°.

(2) *Speculum natur.*, liv. VI.

(3) *Livre des Propriétés des choses*, fr. 22531, fol. 210. — Cf. Faber, t. I, p. 116-117 et 108.

(4) Faber, t. I, p. 117. — Cf. *Mémoires... du général Beaulieu* (1619-1621), p. 5.

tellement qu'elle ne se puet bougier ne pour vent, ne pour tempeste (1) ».

Légendes des bestiaires, crainte des pirates et récits terrifiants des matelots surexcitaient l'imagination de pèlerins ignorants en fait de navigation. Ajoutez encore que les officiers de marine leur inspiraient peu de confiance.

Plus d'une fois, — les témoignages en abondent, — des naufrages furent évités par l'intelligente initiative d'un officier subalterne ou d'un passager. Certaine galère marchait vent debout sous de violentes raffales, sans que « l'outrecuidant » comite et l'arrogant patron consentissent à carguer la voile. « Le raffle enforsa. » Sous une « bouffée de vent » courte, mais périlleuse, le bâtiment se coucha sur l'eau et le faîte du mât plongea dans la vague. La carène émergea. D'habitude, quand la quille « se montre dehors de l'eaue, de cent il ne en eschappe pas les trois ». Mais le vaillant conseiller mit la main au grand timon latéral « et le fist tourner à pooge, c'est à dire aval le vent en moings d'un quart de heure ». Le navire était sauvé (2).

Contrairement à nos habitudes chevaleresques, le patron quittait le premier le bord en cas de naufrage : l'esquif promptement paré par ses serviteurs attendait à la poupe son « évasion », (3) pendant que les passagers restaient voués à une mort certaine.

Un roi de France, saint Louis, dédaigna cette barbare coutume pour n'écouter que son cœur. C'était dans les parages de Chypre. Un brouillard qui traînait sur les eaux reculait à l'horizon les amers, si bien que les marins de la nef royale n'apercevant que le sommet de la montagne de la Croix, Stavro Vouni, se croyaient fort éloignés de la terre

(1) *Livre des propriétés des choses*, fr. 22531, fol. 215. — Cette légende qui date de l'antiquité est encore rapportée au XVIe siècle par Du Bartas, dans *la Semaine*, éd. Paris, 1601.

(2) Philippe de Maizières, franç. 9200, fol. 307.

(3) Faber, t. I, p. 155.

et par conséquent en route libre. Un choc subit les détrompa. Ils étaient au milieu des brisants. Un immense cri s'éleva : « hé las! » et tous claquaient des mains « pour ce que chascun avoit poour de noier ». Saint Louis se prosterna les bras en croix, « tout deschaus, en pure cote et tout deschevelé devant le cors Nostre-Seigneur. » Le maître de la nef, Frère Raymond le templier, fit jeter la sonde : « Ha las! nous sommes à terre! » gémit le valet. — « Et mi, ai mi! » hurla Frère Raymond, en déchirant sa robe jusqu'à la ceinture et en s'arrachant la barbe, ce qui ne fit qu'accroître l'affolement général.

« Sà, la galie! » cria-t-on aux quatre galères d'escorte. Aucune n'avança à l'ordre, les patrons craignant de couler sous le poids des huit cents personnes qui se seraient toutes précipitées du haut de la nef dans la première galère venue. Cependant la sonde, jetée pour la seconde fois, accusa plus de fond. La nef reprit le flot et on put se rendre compte, au moyen des plongeurs, de l'importance de l'avarie. Quatre pieds de la quille avaient été enlevés « Les mestres nothonniers » mandés en conseil devant saint Louis conclurent unanimement que le roi devait se transborder sur un autre bâtiment : pareil accident est arrivé à une autre de vos nefs, disaient-ils, elle s'est ouverte sous le choc des lames, et elle a péri corps et biens : seuls, une femme et un enfant ont été sauvés. — Si la nef était vôtre et chargée de vos marchandises, en descendriez-vous? demanda saint Louis aux nautonniers. — Nenni, sire, répliquèrent-ils tous ensemble : plutôt risquer le naufrage que d'acheter une nef quatre mille livres et plus.

Mais il faut citer textuellement tout le reste du passage de Joinville, pour apprécier l'un des plus héroïques traits de patriotisme et de charité d'un roi et d'un saint : « Pourquoy me loez-vous donc que je descende? — Pour ce, firent-ils, ce n'est pas geu parti : car or, ne argent ne peut

esprisier le cors de vous, de vostre femme et de vos enfants qui sont séans, et pour ce ne vous loons-nous pas que vous metez ne vous, ne eulz, en avanture. »

Lors dit le roy : « Seigneurs, j'ai oy vostre avis et l'avis de ma gent; or vous redirai-je le mien, qui est tel : que, se je descent de la nef, que il a céans tiex cinc cens persones et plus, qui demorront en l'ille de Cypre pour la poour du péril de leur cors; car il n'y a celuy qui autant n'ayme sa vie comme je fois la mienne et qui jamèz par avanture en leur païz ne renterront : dont j'aimme miex mon cors et ma femme et mes enfans mettre en la main Dieu, que je feisse tel doumage à si grant peuple comme il a céans (1). »

Comme pour déjouer l'héroïque projet de saint Louis, un vent d'une grande violence poussait sa nef sur la côte chypriote : cinq ancres furent successivement emportées. Il fallut abattre les parois de la chambre royale qui, à l'étage de poupe, offraient trop de prise au vent : personne n'osait y demeurer. La reine Marguerite, informée du péril, promit un ex-voto à saint Nicolas si le vent tombait. Elle fut exaucée. L'ex-voto, que Joinville s'était chargé de porter pieds nus de son château de Joinville à Saint-Nicolas-de-Varangeville, représentait une nef gréée d'argent du poids de cinq marcs, avec toute la famille royale en statuettes du même métal (2).

Saint Nicolas était le patron par excellence des marins du Levant, bien que chaque navire eût son saint « dévot ». Sur un rétable de l'église qui lui est dédiée à Burgos, sont figurées deux scènes de naufrage : le bâtiment fait eau de toutes parts; tonneaux, ballots de marchandises ont été jetés à la mer, les matelots étreignent en pleurant les mâts que secoue la rafale, tout semble désespéré quand le saint

(1) JOINVILLE, p. 193 à 197.
(2) *Ibid.*, p. 198.

apparaît à la poupe, et les démons s'enfuyent éperdus dans la hune où un matelot les poursuit (1).

Saint Jacques avait plus particulièrement comme pieuse clientèle les marins de l'Océan; dès le XII[e] siècle, des marins normands en danger promettent un pèlerinage à Compostelle (2). Saint Pierre, le pêcheur d'hommes, était aussi souvent invoqué; lorsqu'on passait au large d'une chapelle mise sous son vocable, les trompettes sonnaient et l'équipage poussait en son honneur trois grands cris (3).

Enfin, chaque soir, sur tous les navires en mer, avait lieu une singulière invocation qu'un pèlerin curieux et observateur ne put élucider. Après que du haut du château d'arrière l'écrivain avait égrené une longue mélopée en langue vulgaire, puis des litanies auxquelles galiots et officiers, genou à terre, répondaient, la prière se terminait par un Pater et un Ave Maria pour les parents de saint Julien. C'était, prétendaient les marins, en l'honneur de Simon le Lépreux, d'abord appelé Julien, qui reçut chez lui le Seigneur : par son intercession ils espéraient bon port et bon gîte. — Mais, objecta le P. Faber, pourquoi adressez-vous votre oraison aux parents de saint Julien et non au saint lui-même. — Ils ne surent que répondre (4).

Quand le vent était bon et que la voile épargnait aux rameurs tout effort, ils entonnaient un hymne de reconnaissance à Dieu, à la Vierge et aux saints. Une bordée répondait à l'autre sans discontinuer, et ces chants alternatifs étaient si suaves qu'ils triomphaient de l'insomnie

(1) Ces bas-reliefs exécutés entre 1480 et 1503 sont reproduits dans *La Nao Santa Maria*, capitana de Cristobal Colon en el descubrimiento de las Indias occidentales, dans la *Memoria de la Comision arqueologica ejecutiva*. Madrid, 1892, in-4°, p. 20.

(2) Vie de S. Bernard de Tiron, XII[e] siècle. (MIGNE, *Patrol. lat.*, CLXXII, col. 1387.)

(3) *Voyage à la sainte Cyté*, éd. Schefer, p. 31.

(4) Sinon par une explication invraisemblable : S. Julien aurait tué par erreur son père et sa mère!!

des passagers, bercés comme des enfants au chant d'une mère (1).

Si les croisés n'étaient pas des modèles de patience, si plus d'un avait son juron favori comme il avait son cri de guerre, quelque chose malgré tout leur attire la sympathie : c'est leur piété naïve et profonde. Et il fallait un lien moral bien fort, à défaut de discipline rigoureuse, entre des troupes qu'aucune obligation ne retenait au service d'Outre-Mer et qui pouvaient s'égrener tout le long de la route, à chaque escale, on l'avait bien vu durant la croisade de Constantinople. Un exemple suffira. Au moment de débarquer à Constantinople et à Damiette, chacun se confessa, fit son testament « et atorna bien son affaire comme por morir se il pleust à Notre-Seigneur Jhésu Christ (2) ».

Le service religieux était minutieusement réglé à bord des galères de pèlerinage, du moins à Venise. Le matin, au lever de l'aurore, un coup de sifflet partait de la poupe... un serviteur du patron élevait une image de la Madone, devant laquelle tous fléchissaient le genou pour réciter l'Ave Maria. A huit heures, messe *aride* ou *torride* célébrée au pied du mât devant un crucifix et un missel déposés sur une caisse. On appelait ainsi l'office que le prêtre lisait, l'étole au cou, depuis le Confiteor jusqu'à l'Evangile de saint Jean, mais en omettant le Canon (3). L'Eucharistie ne pouvait être consacrée à bord. Seul, saint Louis obtint du légat, par une exception insigne, l'autorisation d'exposer le Saint-Sacrement dans sa nef (4).

Au coucher du soleil, les passagers se rassemblaient près du mât et chantaient à genoux le *Salve Regina*, qu'ils faisaient précéder, en cas de détresse, des litanies. Coup de

(1) Faber, t. I, p. 127, 50.
(2) Joinville, p. 108. — Villehardouin, p. 84-86.
(3) Faber, t. I, p. 128.
(4) *Vie de S. Louis,* par Guillaume de Nangis, publié dans les *Historiens des Gaules et de la France,* t. XX, p. 389.

sifflet : le valet de chambre du patron souhaitait bonne nuit à tous de la part de son maître. Il élevait de nouveau l'image de la Sainte Vierge, devant laquelle on récitait trois *Ave Maria*, à l'heure où, sur terre, tintait l'*Angelus* du soir. Les pèlerins tenaient cercle quelques instants encore sur la place publique, avant de descendre, une lumière à la main, dans leur cabine.

Si j'insiste sur les cérémonies journalières pratiquées à bord des navires de pèlerinage, c'est qu'elles furent adoptées dès le XVe siècle par notre marine de guerre. Le matin, après que les trompettes, puis les tambourins, avaient salué par une « baterye » le lever du jour, l'amiral faisait célébrer une messe *sèche*. Au crépuscule, quand les navires de l'escadre avaient fini de défiler devant lui et « fait la révérence en gectant trois crys » suivis d'une sonnerie de trompettes, quand à chacun d'eux il avait indiqué la route à suivre et donné le mot de la nuit, il achevait la journée par un salut chanté « devant l'ymage Nostre-Dame ». C'était le signal de l'extinction des feux, sauf pour les « gens de biens », qui pouvaient garder en leur chambre une veilleuse où l'huile parcimonieusement mesurée nageait sur l'eau (1).

Ah ! ces nuits à bord, avec la gène d'un lit étroit comme une gaine, des conversations entre voisins, des disputes, des cauchemars terrifiants, des saccades imprimées par les lames, une atmosphère lourde et empestée, des moustiques, des rats, des vers gras et gluants qui grouillent par les temps de sirocco, quelle effroyable peinture nous en trace le P. Faber ! En Allemand consciencieux, il ne nous fait grâce d'aucun détail, et son réalisme, touchant d'inconscience en fait de délicatesse, consacre une longue description au « De modo quo tam urinatio quam stercorisatio fit in navi ». « Parum dicam ! » J'en parlerai peu, ajoute-t-il,

(1) Philippe de RAVENSTEIN, *Traité de guerre* (1500) : ms. franç. 1244, fol. 94 et 96 v°.

et il écrit trois pages (1) ! Les lieux d'aisances, disposés à l'avant des galères, des deux côtés de l'éperon, formaient saillie à l'arrière des carraques du XVe siècle (2) et plus tard des vaisseaux : en raison de leur forme, on les appelait des Bouteilles, et l'expression consacrée était : aller à la bouteille.

La chose n'était pas facile, explique notre obligeant cicerone, que vous m'excuserez de ne pas suivre jusqu'au bout. Les promeneurs nocturnes qu'un besoin urgent chassait de leur lit n'avaient pas le pied sûr, et comme les vases de nuit étaient dans le passage central, au pied des dormeurs,... vous devinez le reste. A l'obscure clarté qui tombait des étoiles, — car il était défendu d'emporter de lanterne et d'offusquer ainsi les rameurs endormis, — d'autres mésaventures attendaient les infortunés qui se hasardaient sur le pont des galères. Pour arriver à l'avant, à la bouteille, il fallait enjamber la chiourme, en sautant de banc en banc ; venait-on à tomber sur un rameur, la maladresse soulevait une tempête de malédictions. Les gens peu sujets au vertige prenaient un chemin plus périlleux ; ils marchaient sur le bord du navire en se retenant aux cordages et gagnaient ainsi l'avant ; d'autres se soulageaient simplement par dessus bord, assis sur les rames. Mais la « ventris purgatio » devenait un problème impossible à résoudre décemment par les gros temps, quand l'avant était balayé par les lames et les avirons rentrés sur les bancs.

Quand l'horreur de la tempête se mêlait aux angoisses nocturnes, les pèlerins étaient dans un état d'âme indescriptible. Aussi bien laisserai-je la parole à l'un d'eux (3). Au milieu des éclats du tonnerre et dans la lumière fulgurante

(1) Faber, t. I, p. 142, 149.

(2) La première bouteille que je connaisse est figurée dans une gravure flamande exécutée entre 1480 et 1490. (Bibl. nation., Estampes E a 43 rés.)

(3) Faber, t. I, p. 51.

des éclairs, la mer, par endroits, semblait de feu. La pluie tombait en déluge, les nuées se fondaient en eau. Des vagues énormes balayaient le pont et heurtaient les bordages avec autant de fracas que des rochers précipités du haut d'une montagne. Phénomène étrange ! la tempête donne au choc d'un élément mou et ténu comme l'eau un son dur et strident. Le jour, les tempêtes sont supportables, attrayantes même par leur sinistre grandeur et leurs jeux de lumière. Mais, la nuit ! le spectacle dépasse toute conception humaine. Cette nuit-là était particulièrement horrible. Il n'y avait d'autre lumière que les éclairs.

Les passagers ne pouvaient rester ni couchés, ni assis, ni debout, tant la galère roulait dans la vague. Il fallait se cramponner aux poutres qui supportaient le pont ou s'accroupir près des coffres et les saisir à bras-le-corps. Encore ces lourdes masses, dans de violentes secousses, roulaient avec leurs paquets humains. Les objets étaient arrachés des portemanteaux fixés aux flancs du navire. L'eau filtrait de toutes parts par des fentes invisibles jusque-là, les lits plongeaient dans l'eau, le biscuit était dilué, en bouillie.

En bas régnait la terreur, en haut l'angoisse. Le vent avait mis en pièces la grande voile. On abattit l'antenne pour la garnir de la voile de fortune, voile carrée et forte dite *papafigo* ou perroquet. A peine hissé, le perroquet se déploya par un coup de vent et arracha aux galiots l'amure, qu'ils allaient fixer au bordage. Il coiffa la petite cage, la *gabie*, posée au haut du mât, en voletant avec rage. L'antenne qui le retenait était tendue comme un arc. Le mât fait de plusieurs pièces accolées craquait et menaçait ruine. S'il se rompait, la galère était perdue. L'angoisse était au comble. Les galiots hurlaient comme des malheureux qu'on passe au fil de l'épée : des marins grimpant aux cordages cherchaient à atteindre l'antenne ; d'autres couraient après l'amure qui claquait dans le vent. Les pèlerins se confes-

saient et se vouaient aux saints. Un d'entre eux songeait aux paroles du philosophe Anacharsis, qui ne compte les navigateurs ni parmi les vivants ni parmi les défunts, quatre doigts seulement, l'épaisseur des parois du navire, séparant les malheureux de la mort. Il commentait ces paroles du philosophe, que les navires les plus sûrs étaient ceux qui étaient tirés sur la plage, hors de l'eau.

A travers les éclats de la foudre, une aigrette lumineuse, haute d'une coudée, apparut à la proue, s'y posa un moment, voltigea jusqu'à la poupe, puis s'évanouit. Sur le pont, tous les bruits s'étaient tus, tout travail avait cessé. Marins et pèlerins, à genoux, les mains tendues vers le ciel, criaient un seul mot : « Sanctus, sanctus, sanctus. » Les passagers de l'entrepont, épouvantés de ce silence subit et de cette prière insolite, dont ils ignoraient la cause, crurent la situation désespérée : pâles d'effroi, ils attendaient la mort. Voici que la porte de l'escalier qui descend du pont s'ouvre et qu'une voix crie : « O signior pelegrini, non habeate paura que questo note non avereto fortuna. » N'ayez point peur, cette nuit il n'arrivera pas de malheur, le ciel est pour nous, il a fait paraître un signe. *Lumen in cœlo!* Et qu'on ne traite pas cette lumière de fiction, ajoute le narrateur, plus de deux cents témoins sont là pour l'attester. Le météore était appelé feu Saint-Elme ou *corpo santo* par les marins, qui le regardaient sans doute comme une émanation du corps de Jésus-Christ (1).

Il se produit dans une atmosphère chargée d'électricité.

Du reste, la Méditerranée ne prêtait pas comme les mers du nord aux illusions d'optique, si grosses de conséquences pour la formation des légendes, et les « fantosmes et diableries », enfants des brumes, dont Philippe de Maizières relevait l'existence de son temps, restaient localisés dans l'Océan.

(1) Pigafetta, *Primo viaggio* (1519-1522), p. 13. — Jal, *Gloss. naut.*, art. Corpo santo.

Rien ne rappelle dans le folk-lore levantin le Vaisseau fantôme qui figure déjà dans l'œuvre d'un graveur flamand du XVe siècle, du graveur inconnu W ⁁ (1). Rien de semblable non plus à la Navigation du hollandais Jean Struys (2). Struys était descendu dans la cale : les flancs du navire lui paraissaient transparents, et la mer en furie, éclairée d'une lueur verdâtre ; des cadavres passaient et repassaient en lui faisant signe et en l'appelant d'une voix caverneuse.

Le pèlerin n'avait même pas en perspective l'émotion d'une découverte. La Méditerranée était bien connue et, dès le XIIIe siècle, relevée sur les portulans. Et le navire arrivait à bon port, à Jaffa, sans avoir eu chance de rencontrer quelqu'une de ces îles mystérieuses ou enchantées dont la cosmographie médiévale avait semé la Mer Ténébreuse, l'Océan aux profondeurs insondées.

(1) Bibl. nat., Estampes E a 43 rés.
(2) Publiée à Amsterdam en 1528.

PONANT

CONQUÊTE DE LA NORMANDIE ET DU POITOU

OCCUPATION DE L'ANGLETERRE.

Cernée de toutes parts par de puissants vassaux, la France royale du XII[e] siècle ne prenait jour sur la mer qu'en Picardie. Les comtes héréditaires de Flandre, de Boulogne (1), de Ponthieu et de Bretagne, dont l'indépendance de fait n'avait cessé de croître depuis l'époque carolingienne, étaient autant de petits souverains, astreints seulement, vis-à-vis de la couronne, à la formalité de la foi et de l'hommage. Plus redoutable qu'eux tous, le roi d'Angleterre occupait la moitié de la France, Henri II Plantagenet ayant joint à la Normandie et au Maine ses domaines paternels, la Touraine et l'Anjou, et la dot de sa femme Éléonore d'Aquitaine, la Guyenne, la Saintonge, le Poitou, l'Angoumois, le Limousin, le Périgord (1152).

« Trop riche et de terre et d'avoir, » Richard Cœur de Lion humilia, pendant la croisade de 1190, un suzerain pauvre ; celui-ci songea dès lors à l'évincer du continent comme des Iles britanniques. Le mariage de Philippe-Auguste avec Ingeburge de Danemark en 1193 fut un mariage de raison, dicté par ces préoccupations politiques ; il assurait, en cas

(1) Henri Malo, *Un Grand Feudataire : Renaud de Dammartin et la coalition de Bouvines*. Paris, 1898, in-8°, p. 24.

de besoin, le concours de la flotte du roi Canut et transmettait au roi de France les vieux droits des Danois sur l'Angleterre, simple fiction sans doute, mais qui constituait un semblant de titre (1).

Prévenu ou prévoyant, Richard Cœur de Lion, de retour de Palestine, créa une flotte de soixante-dix navires *corsaires*, aptes à tenir la mer comme à remonter les fleuves (2). Un indice laisse supposer qu'il profita des leçons de l'expérience acquise au Levant, et que les croisières dans la Manche furent un succédané de la croisade. Les bâtiments de course commandés par l'ancien pilote du roi, Alain Tranchemer, gardèrent le nom levantin de galères ou *galées*, sans que leur gabarit et leur équipage, de 40 à 60 hommes (3), fussent, du reste, de beaucoup supérieurs à ceux des esnèques et des *barges* normandes.

Personne ne disputait aux Anglo-Normands la souveraineté de la mer. Dire que tout bâtiment devait amener pavillon « au commandement du lieutenant du roi ou de l'amiral » est, pour l'auteur du *Dominium maris* de l'Angleterre, un triomphe facile, trop facile, puisqu'il a pour base un texte apocryphe : l'ordonnance de l'an 1200-1201, dont Selden invoque les termes à l'appui de sa thèse (4), est fausse, par ce fait seul qu'en 1200 le mot amiral n'avait pas encore pris place dans les vocabulaires du Ponant. Ajou-

(1) Davidsohn, *Philipp II August von Frankreich und Ingeborg*. Stuttgart, 1888, in-8°, p. 21.

(2) Septuaginta rates quibus est *cursoria* nomen,
Quas pelagi struxit Richardus et amnis ad usum.

(Guillaume le Breton, *Philippide*, chant IX, v. 172, éd. Delaborde dans la Société de l'Histoire de France. Paris, 1882-1885, in-8°, t. II des *Œuvres* de Rigord et de Guillaume le Breton.)

(3) Henri III mande d'équiper deux galères à Bordeaux « videlicet unam L marinellis et alteram XL et utramque muniri X balistariis peditibus ». 20 octobre 1252. (*Rôles gascons*, éd. Francisque Michel, t. I, p. 23.)

(4) Selden, *Mare clausum seu de dominio maris*. Londres, 1663, in-8°, lib. II, cap. XXVI. — L'ordonnance serait datée de Hastings et de la deuxième année du roi Jean (27 mai 1200-27 mai 1201).

tons, il est vrai, que cette date coïncide avec les débuts de la guerre franco-anglaise.

Richard Cœur de Lion, dont le surnom dit assez la bravoure sauvage, n'avait point attendu l'attaque pour porter le fer et le feu dans le camp ennemi. Philippe-Auguste, forcé de traiter, guetta pour exécuter ses plans une occasion plus favorable et la trouva dans l'avènement d'un prince maladroit et criminel (1); Jean sans Terre ceignit la couronne au détriment d'Arthur de Bretagne, fils de son frère aîné Geoffroi et, par droit de représentation, héritier légitime. La défense des droits de l'orphelin fut un excellent prétexte pour envahir en temps utile, en juillet 1202, le pays de Caux et prendre Gournay, pendant que le jeune duc de Bretagne attaquait de son côté Mirebeau en Poitou; mais, battu par Jean sans Terre, Arthur fut enfermé au donjon de Falaise, à la tour neuve de Rouen; puis il disparut sans que l'on pût savoir ce qu'il devint, poignardé, dit-on, dans un bateau au large de la ville ou précipité par son oncle du haut des falaises de Cherbourg (2).

Ce meurtre odieux hâta la conquête de la haute Normandie, prise à revers par les Bretons et les mécontents du Cotentin. Les soixante-dix bâtiments d'Alain Tranchemer, qui entravaient, par une croisière incessante entre les îles d'Ouessant et de Guernesey, l'intervention maritime des Bretons, furent rappelés dans la Seine, où l'île fortifiée d'Andely, étroitement bloquée par Philippe-Auguste, était sur le point de capituler. Alain remonta le fleuve avec trois mille hommes pour dégager la forteresse. Il devait couper le pont qui reliait les deux corps de l'armée française, établis, l'un sous les murs du Petit-Andely, l'autre dans la presqu'île Ber-

(1) Le 27 mai 1199.

(2) Radulphi de Coggeshall, *Chronicon Anglicanum*, éd. J. Stevenson, dans les *Rerum britannicarum medii ævi scriptores* or *Chronicles and memorials of Great Britain and Ireland*. London, 1875, in-8°, p. 137 et suiv.

nières; Guillaume Le Maréchal le seconderait en attaquant avec sept à huit mille hommes les troupes de Bernières. Mais Alain arriva trop tard, Maréchal était en pleine déroute. Et lui se heurta à un barrage formidable derrière lequel un pont de bateaux formait courtine : les arbalétriers et les frondeurs français Jourdain, Paviot, Tatin..., accueillirent les assaillants à coups de masses de fer, de globes de feu, avec des jets de poix bouillante ou d'autres projectiles incendiaires. Une grosse poutre que les Anglo-Normands cherchaient à détacher de la digue tomba sur deux de leurs galères qu'elle fracassa. Découragé, Alain se retira, non sans abandonner deux autres bâtiments chargés de vivres à un pêcheur de Nantes (1), Gaubert, qui s'était lancé à sa poursuite (1203).

L'année suivante, le Château-Gaillart, puis Rouen, dernier rempart de Jean II, tombaient au pouvoir du roi de France. Le Poitou fut également soumis sans que l'on pût faire fonds sur la fidélité de ces nouveaux sujets (2).

La conquête n'eut pas de prise immédiate sur les hommes de la côte, assez indépendants des gouvernements et fort attachés, dans l'espèce, aux couleurs qui pendant deux siècles avaient flotté sur leurs vaisseaux. Plus d'un suivit la fortune de Jean sans Terre sous les ordres des Normands Fauquet de Bréauté et Pierre d'Auge (3), du Poitevin Savari de Mauléon, du Picard Eustache le Moine.

(1) GUILLAUME LE BRETON, *Philippide*, chant VII, vers 168 et suiv. — Henri MALO, *Un Grand Feudataire, Renaud de Dammartin*... Paris, 1898, in-8°, p. 77.

(2) ROGER DE WENDOVER, *Chronique* publiée dans l'édition de MATTHIEU DE PARIS, *Chronica majora*, par H. Luard (*Rerum britannicarum medii ævi scriptores* or *Chronicles and memorials of Great Britain and Ireland*), t. II, p. 494. — *Histoire des ducs de Normandie et des rois d'Angleterre*, éd. Fr. Michel pour la Société de l'Histoire de France. Paris, 1840, in-8°, p. 108.

(3) Le « Peter de Auxe » de H. NICOLAS, *History of the British Navy*, t. I, p. 164. — Voyez le portrait que trace de ces routiers M. PETIT-DU-

Eustache le Moine se détache en un puissant relief sur les figures assez effacées des corsaires du moyen âge. Bénédictin de Saint-Vulmer, il jette le froc pour venger l'assassinat de son père Baudouin Busket. Sénéchal du comte de Boulogne, il se fait chasser pour concussions, passe au service de Jean sans Terre (1205) et commence une carrière extraordinaire de Robin Hood de la mer, de *pirata fortissimus, homo nequissimus*, dont la légende était fixée, dès l'année 1233, dans un long roman, épopée ou complainte si l'on veut, de deux mille trois cents vers.

Loin de grandir son héros, le narrateur Adam le Roi réduit ses hauts faits à des « brigandages, caraudes et espirements » contre le comte de Boulogne ; ses audacieux coups de main, à des tours de *nigremanche* ou de magie noire qu'Eustache aurait appris aux écoles arabes de Tolède. Eustache était trop au-dessus de ses contemporains pour en être compris (1).

C'était une fort juste conception de la guerre navale que de choisir, comme il le fit, une position stratégique à portée de nos nouvelles conquêtes. Eustache le Moine avait comme moyen d'action une des trois divisions de Jean II, celle des Cinq-Ports (2), et comme objectif les îles du Cotentin, que les Français venaient d'occuper. « Vincenesel » [Winchel-

TAILLIS dans l'excellent ouvrage qu'il a consacré à Louis VIII, *Étude sur la vie et le règne de Louis VIII* (1187-1226), fascicule 101 de la Bibliothèque de l'École des Hautes-Études. Paris, 1894, in-8°, p. 66-67.

(1) *Roman d'Eustache le Moine, pirate fameux du* XIIIe *siècle*, éd. Fr. Michel, pour la Société de l'Histoire de France. Paris, 1834, in-8°.

(2) Les 51 galères royales de Jean sans Terre étaient réparties en trois quartiers : 10 à Londres, Newhaven et Sandwich sous la garde de Regnauld de Cornhill; 17 à Romney, Rye, Winchelsea, Shoreham, Southampton, Exeter sous la garde de William de Wrotham, archidiacre de Taunton ; 24 sur les côtes occidentales et en Irlande, avec deux autres gardes. C'est à l'archidiacre de Taunton, garde pour le quartier des Cinq-Ports, qu'Eustache remettra ses prises. (*Rotuli litterarum Clausarum* in turri Londinensi asservati, éd. Th. Duffus-Hardy. Londres, 1833-1834, 2 in-fol., t. I, p. 33.)

sea] (1), crie-t-il en sautant, une grande hache au poing, sur la grève de Guernesey. — « Godehière, » Dieu aide! [God help], riposte le châtelain Romerel, qui reçoit bravement le choc à la tête des insulaires.

L'issue de la bataille malheureusement n'était pas douteuse devant l'énorme supériorité numérique des assaillants. Vainqueur, Eustache ravagea les îles, et, chargé de butin, il vint à l'embouchure de la Seine braver la flotte française, une douzaine de galères et trois cents sergents de garde sur les côtes normandes. Son adversaire était un chef de routiers gallois, Cadoc, nommé l'année précédente, en 1204, châtelain de Gaillon (2). Gallois et Français étaient alliés, depuis que les ambitions indécises, les vagues croyances des Celtes à de hautes destinées, ravivées par une prétendue découverte du tombeau du roi Arthur, héros de la Table ronde, et par la mystérieuse disparition de son homonyme, le jeune duc breton, se fixaient sur Philippe-Auguste : les bardes, s'inspirant des prophéties de Merlin, voyaient en lui le *Grand César* destiné à assurer le triomphe de leur race; le chef des insurgés, Llewelyn ap Jowerth, le remerciait de la lettre scellée d'une bulle d'or reçue de lui en témoignage de l'alliance des Gallois et des Français (3).

Cadoc avait juré de « crucefier,
U prendre, ou ardoir, ou noier (4) »

le redoutable commandant de la flotte anglaise.

Il faillit subir la peine du talion, s'il est vrai, comme le dit la légende, que son adversaire lui vola une cape de vair de

(1) *Roman d'Eustache le Moine*, p. 108 : l'étymologie proposée par l'éditeur, qui traduit « Vincenesel » par « Vincent aide », est inadmissible.

(2) *Roman d'Eustache le Moine*, p. 70-71.

(3) Vers 1212. La lettre de Llewelyn est au Trésor des Chartes. (*Layettes du Trésor des Chartes*, publiées par Teulet. Paris, 1863-1875, in-4°, n° 1032.) — Roger de Wendover, *Chronique*, éditée avec la *Chronique* de Matthieu de Paris, t. II, p. 534.

(4) *Roman d'Eustache le Moine*, p. 71.

gris fourrée. Eustache le Moine avait remonté l'Eure jusqu'à Pont-Audemer, sans autre suite que vingt-neuf hommes déterminés. La bravade donna le temps à Cadoc de rallier sa flottille et de se jeter à la poursuite du pirate; serré de près en vue de Boulogne, Eustache parvint à gagner Sandwich et à mettre en lieu sûr son butin. Le 12 novembre 1205, l'archidiacre de Taunton, garde des vaisseaux royaux, recevait ordre d'encaisser les sommes d'argent gagnées par Eustache et autres *hommes de justice* (1). De ces derniers, était le Normand Pierre d'Auge, qui avait enlevé, au mois d'août, une de nos galères et repris un bâtiment anglais (2).

L'année 1206 fut désastreuse. Investi de la seigneurie des îles anglo-normandes et assuré de l'impunité pour tout fait de course (3), Eustache le Moine installa une petite garnison, commandée par son oncle et par un de ses frères, dans une forteresse naturelle que de hautes falaises et un ressac furieux rendent difficilement accessible; de l'île de Serk, il pouvait s'élancer, avec les cinq galères et les trois vaisseaux affectés à la garde des îles (4), sur nos possessions continentales. Il frappa Barfleur d'une contribution de trente marcs d'argent, somme égale au tribut exigé de l'archipel anglo-normand. Cadoc accourait au-devant de lui aussi vite que le permettaient des navires mauvais marcheurs; mais il s'enfuyait dès le premier engagement, abandonnant six galères et l'empire de la Manche. Eustache rançonnait encore à Geffosse, à l'embouchure de la Vire, un bâtiment richement chargé (5), peut-être une grande coque à destination de Nîmes, dont le chargement servit à défrayer une

(1) *Rotuli litterarum clausarum*, t. I, p. 57.

(2) *Ibidem*, t. I, p. 47.

(3) Par des lettres de marques en date du 25 mai 1206. (*Ibidem*, t. I, p. 65. — *Histoire des ducs de Normandie*, p. 167.)

(4) Ces huit bâtiments portaient 270 marins. Avril 1206. (*Rotuli litterarum clausarum*, t. I, p. 69.)

(5) *Roman d'Eustache le Moine*, p. 72-76.

expédition de cinquante navires anglais envoyés en Poitou (1).

D'aussi brillants débuts lui valurent, en 1207 et 1208, la confirmation de ses pleins pouvoirs et amenèrent dans ses parages un nouveau pirate, Guy de Guiville (2).

Mais une lourde oppression commençait à peser sur l'Angleterre; l'interdit était jeté sur l'île; l'année suivante, Jean sans Terre, portant le châtiment de ses crimes, était excommunié par Innocent III. Une conséquence de l'excommunication aggravait la peine en dégageant ses sujets de leur allégeance. Les corsaires qui dirigeaient, au début de 1212, plusieurs expéditions contre les ports de la Seine, contre Fécamp, Dieppe et Barfleur (3), passèrent dès la fin de l'année à la solde de Philippe-Auguste. En juillet, Savary de Mauléon recevait en fief la ville de la Rochelle, à charge de la prendre aux Anglais (4).

Geoffroy de Lucy, au lieu d'arrêter la désertion des marins poitevins, entrait en même temps qu'eux au service de la France; Eustache le Moine offrait comme monument expiatoire des défaites qu'il nous avait infligées sa forteresse de Serk. On pouvait croire que ces marins, joints à leurs anciens adversaires Cadoc et Louis le Galiot (5), porteraient le dernier coup au prince excommunié.

(1) H. Nicolas, *History of the Royal Navy*, t. I, p. 165.

(2) *Rotuli litterarum clausarum*, t. I, p. 81. — *Rotuli litterarum patentium in turri Londinensi asservati*, éd. Thomas Duffus-Hardy. Londini, 1835, in-fol., t. I, p. 84. — Durant une expédition en Irlande, Jean sans Terre détache contre des pirates, que je présume français, six galères commandées par Geoffroy de Lucy. Juin 1210. (H. Nicolas, *History of the Royal Navy*, t. I, p. 165.)

(3) *Chronicon* Prioris de Dunstaple, éd. Hearne, t. I, p. 59.

(4) Traité entre Philippe-Auguste et Savari, publié par Dom E. Martène, *Amplissima collectio*, t. I, p. 1088. — Delisle, *Catalogue des actes de Philippe-Auguste*, n° 1391.

(5) *Rotuli litterarum clausarum*, p. 126. — Guillaume le Breton, *Philippide*, chant IX, vers 290 et suiv. — *Histoire des ducs de Normandie*. p. 37. — Petit-Dutaillis, *Étude sur la vie et le règne de Louis VIII*, p. 37.

Avec la sanction pontificale, Philippe-Auguste préparait une nouvelle conquête de l'Angleterre; ses courtisans, à la vue des dix-sept cents nefs réunies le 22 avril 1213 sur la côte boulonnaise, parlaient complaisamment du départ des Grecs pour Troie (1). Ce ne fut point l'Eurus qui nous retint au rivage : un contretemps autrement grave, la réconciliation subite de Jean II avec l'Église, enlevant à la croisade sa raison d'être, obligeait de donner un autre but à l'expédition.

Le comte de Flandre ayant refusé de suivre son suzerain, ce fut contre le vassal rebelle que Philippe-Auguste tourna ses armes. Après une escale à Calais, puis à Gravelines, l'immense flotte s'engouffra dans le vaste estuaire du Zwyn, qui baignait Dam (2) et se fermait en impasse non loin de Bruges. Dans cette magnifique rade, toutes les richesses du monde semblaient s'être donné rendez-vous. L'argent en lingots, l'or aux reflets fauves, rivalisaient d'éclat avec les pourpres de Syrie, les tissus de la Chine et des Cyclades; les étoffes de Venise, les pelleteries de Hongrie, alternaient avec les laines d'Angleterre et les draps de Frandre, ou avec les graines d'écarlate qui donnent aux étoffes une couleur éclatante; d'Espagne venaient des chargements de fer et de Gascogne de grands convois de vins (3). La moisson était trop riche pour ne point tenter, malgré la foi jurée, les corsaires poitevins de Savary de Mauléon et les Gallois de Cadoc. Aussi, ces riantes images firent place à des scènes de désolation et bientôt à un effroyable carnage.

Le 31 mai, un messager arrivait au camp de Philippe-Auguste devant Bruges : « Hier, à l'aube, dit-il, Guillaume

(1) GUILLAUME LE BRETON, *Philippide,* chant IX, vers 290.

(2) Voyez une description du port de Dam dans le récent ouvrage de M. Fr. FUNCK-BRENTANO, *Philippe le Bel en Flandre.* Paris, 1897, in-8°, p. 33.

(3) GUILLAUME LE BRETON, *Philippide,* chant IX, vers 374-391, éd. Delaborde, t. II, p. 263.

Longue Épée, comte de Salisbury, et Renaud de Boulogne ont paru à Dam avec une foule de galères et de nefs, chargées d'Anglais (1). Les Blavotins, les Isangrins, les gens de Furnes et les autres sujets du comte Ferrand de Flandre les ont rejoints : ils cernent votre flotte. » Un second courrier, tout haletant, succède au premier : « L'ennemi s'est emparé de quatre cents nefs qu'il a trouvées à flot. Il en a brûlé les trois quarts et emmène le reste. D'autres, les plus grandes, tirées à terre près de Dam, sont menacées. Le port est bloqué. Guillaume Poulain craint pour l'argent de la solde qu'il garde dans des tonneaux cerclés de fer. Ni les Poitevins, ni les Gallois ne défendent les bassins maritimes. Robert de Poissy avec une faible troupe soutient seul l'assaut ». Ses deux frères sont tués à ses côtés... Une lettre du comte de Soissons confirme le désastre que n'ont pu empêcher ses deux cent quarante chevaliers et dix mille soudoyers : « Sire, tout est perdu, si vous tardez à nous secourir. »

Pierre Mauclerc, comte de Bretagne, part ventre à terre avec cinq cents chevaliers, chevauche toute la nuit et arrive à Dam vers la troisième heure du jour. L'armée de Philippe-Auguste suit de près ; elle fait son entrée dans la ville le lendemain 1er juin et refoule les ennemis, qui reculent sous une grêle de traits et sous les coups terribles de Guillaume Des Barres. Vingt-deux chevaliers et de nombreux sergents anglais se rendent prisonniers. Les comtes de Salisbury, de Boulogne et de Flandre s'enfuient ; regagnant péniblement leurs vaisseaux, ils vont jeter l'ancre près de l'île de Walcheren ; de là, leurs quatre cents navires épient

(1) La flotte anglaise, aux ordres des comtes de Salisbury et de Boulogne, de Hugues et Henri de Boves, Brien de l'Isle, était amenée par Robert, avoué de Béthune, et Baudouin de Haveskerke, délégué du comte de Flandre. (*Rotuli litt. claus.*, p. 133. — VARENBERGH, *Hist. des relations diplom. entre le comté de Flandre et l'Angleterre au moyen âge*. Bruxelles, 1874, in-8°, p. 105.)

la sortie de notre flotte pour se ruer sur elle. Les vainqueurs, à leur tour, désespèrent d'échapper à ce guet-apens; Philippe-Auguste pris de découragement, tant «les Français connaissaient mal les voies de la mer», juge impossible de défendre ceux de nos bâtiments, encore nombreux, que la flamme de l'ennemi avait épargnés : et les Français eurent la suprême douleur d'achever eux-mêmes l'incendie de leurs propres navires en un gigantesque embrasement d'un millier de voiles (1).

A l'automne, la petite garnison qu'Eustache avait laissée à Serk succombait sous les attaques de Philippe d'Aubigné, gardien de Jersey. Vingt prisonniers saisis dans l'île furent jetés au fond des cachots de Porchester, puis de Winton (2). Les captifs étaient des parents ou des amis d'Eustache le Moine. Ce serait méconnaître le caractère du redoutable forban que de le supposer au-dessus du sentiment de la vengeance. Philippe d'Aubigné s'attendait si bien à une contre-attaque qu'il obtenait, le 3 novembre 1214, trois galères de Jean sans Terre pour la garde des îles (3). Mais ce fut Folkestone, mollement défendue par Guillaume d'Avranches, qu'Eustache le Moine frappa et pilla dans l'été de 1215 (4). Folkestone faisait partie des Cinq-Ports comme *membre* de Douvres; et la puissante marine des *barons* des Cinq-Ports, choyée par Jean sans Terre, qui passait à Sandwich le 28 août 1215 et à Douvres le 1er septembre, formait contrepoids par sa fidélité à l'esprit d'insurrection de l'aristocratie anglo-normande. Il n'y avait même plus d'autre obstacle qu'elle à la conquête de l'Angleterre. Les nobles

(1) GUILLAUME LE BRETON, *Philippide*, chant IX, vers 380-520. — *Histoire des ducs de Normandie*, p. 130-134. — WENDOVER, *Chronique*, t. II, p. 548.

(2) *Rotuli litterarum clausarum*, t. I, p. 177. — DUPONT, *Histoire du Cotentin*, t. II, p. 32.

(3) *Rotuli litterarum patentium*, p. 122.

(3) *Ibidem*, p. 155.

d'Outre-Manche, las de la tyrannie de leur roi, avaient offert la couronne au fils de Philippe-Auguste; Louis accepta. En décembre, il envoyait aux insurgés un secours de sept mille hommes; un mois plus tard, le 7 janvier 1216, de nouvelles troupes, transportées par quarante et une nefs françaises, débarquaient à Londres (1).

Ce fut dans ces conditions que le rôle d'Eustache le Moine grandit étrangement. Du maintien des communications entre le continent et la Grande-Bretagne, de la marine en un mot dépendait en bonne partie le succès de la conquête. L'honneur d'Eustache le Moine fut d'assurer cet important service, avec quels faibles moyens, on le devine quand on se rappelle l'hécatombe navale de Dam. Près de huit cents nefs, néanmoins, embarquèrent à Boulogne, Wissant, Gravelines et Calais l'armée d'invasion; douze cents chevaliers, avec leur nombreuse suite, se mêlaient sous les bannières des comtes de Guines, de Nevers, de Hollande et de Rouci, d'Enguerran de Couci, de Raymond IV de Turenne, de Robert de Courtenai (2). Eustache le Moine reçut à son bord le prétendant, accompagné de quelques intimes, du chambellan Ours de la Chapelle, de Simon de Langton, archevêque d'York, etc. Le vendredi 20 mai 1216, à neuf heures du soir, toutes les nefs étant réunies dans le port de Calais, les trompes du prince sonnèrent le départ. « La nuit fut mauvaise; un vent violent s'était levé du nord-est, et la traversée menaçait d'être laborieuse. Plusieurs chevaliers se noyèrent et l'on parlait déjà de retour (3). » Des nefs revinrent à Calais attendre la fin de la tempête; le prince Louis n'avait que sept bâtiments avec lui lorsqu'il toucha le 21 mai à Stonor, dans l'île de Thanet.

(1) *Histoire des ducs de Normandie,* p. 160. — Coggeshall, p. 176. — Petit-Dutaillis, p. 90.
(2) *Histoire des ducs de Normandie,* p. 165 et 167.
(3) Petit-Dutaillis, p. 99.

Le retard des autres vaisseaux était amplement compensé par un avantage inappréciable. La flotte de Douvres, dispersée elle aussi par l'ouragan, n'avait pu profiter de sa grande supériorité pour bloquer dans le port de Calais l'armée expéditionnaire. Les Français saisirent au contraire à Sandwich plusieurs nefs du roi Jean, que le prétendant unit aux siennes et renvoya en Artois. Comme le fait spirituellement remarquer un historien, c'était une manière de brûler ses vaisseaux (1), procédé qui réussit toujours, car en moins de cinq mois Louis ralliait à sa cause nombre d'Anglais.

Eustache exerçait sur le détroit une police si vigilante que le légat du pape, Galon de Beccaria, partisan du roi Jean et enclin à frapper d'excommunication son rival, recevait de Philippe-Auguste ce conseil ironique : Prenez garde de tomber entre les mains d'Eustache le Moine ou des autres hommes de Louis qui gardent les sentiers de la mer (2) ; il vous en messiérait. Eustache réinstalla ses frères dans les îles du Cotentin et captura la nef de son ancien maître, le comte de Boulogne, allié de l'ennemi. Enfin, ses vaisseaux bloquèrent Douvres, l'une des dernières forteresses du roi Jean, que les troupes du prince Louis investissaient depuis le 25 juillet. La lutte acharnée qu'Eustache avait entamée contre ses anciens matelots, les marins des Cinq-Ports, l'amena à d'ingénieux perfectionnements pour suppléer au faible tonnage de ses vaisseaux. Il fit élever sur une grande galère un château « si grant ke tot le regardoient à mervelles, car il passoit de grant masse toz les bors de la nef de cascune part ». Derrière le château flottant, une pierrière ou trébuchet « dont gran parole fu, car à cel tems, en avoit on poi veus en France (3) » suivrait sur une grande nef et défon-

(1) Petit-Dutaillis, p. 101.
(2) Wendover, *Chronique,* t. II, p. 650-653.
(3) *Histoire des ducs de Normandie,* p. 185, 188. — *Histoire de Guillaume le Maréchal,* vers 15761 à 15869.

cerait à loisir les bâtiments ennemis. Ce fut à Winchelsea, paraît-il, qu'Eustache fit œuvre d'Archimède. La situation était critique ; il avait avec lui les troupes du prétendant et, pour les transporter en France, un nombre insignifiant de navires ; la famine sévissait dans la ville, déserte et morne ; les troupes françaises se nourrissaient de noix et de blé broyé à la main. La flotte des Cinq-Ports, massée sous le commandement de Philippe d'Aubigné au port de Rye, paralysait nos mouvements ; l'arrivée soudaine de deux cents nefs françaises expédiées par le prieur de S. Waast, bailli du Boulonnais, nous dégagea. Les marins anglais, pris de panique, battirent en retraite sans oser même défendre Rye (février 1217) (1). Néanmoins Louis s'embarqua aussitôt pour chercher des renforts en France.

C'est que les progrès de la conquête française avaient été brusquement arrêtés par la mort du roi Jean le 12 octobre 1216. L'antipathie qu'il inspirait cessait d'être un appui pour le prétendant ; le fils du défunt, un enfant de dix ans, couronné sous le nom d'Henri III, recueillait au contraire les sympathies de la nation ; on ne vit plus dans le prince Louis qu'un étranger. Le 22 avril 1217, Louis quittait Calais avec les détachements des comtes de Bretagne, de Dreux, du Perche et de Guines ; il prenait terre à Sandwich. Douvres, assaillie pour la quatrième fois par ses troupes, les tint encore en haleine. Le 16 mai, une flottille se détachait des côtes de France pour seconder l'armée de siège ; mais Philippe d'Aubigné fondait sur elle, capturait huit nefs et dispersait les autres ; les mariniers et sergents prisonniers furent jetés par-dessus bord, les chevaliers à fond de cale. Dès lors, la flotte de Philippe d'Aubigné, ancrée devant Douvres, para toute surprise contre la place du côté de la mer (2). Mais elle ne put empêcher cent vingt nefs de débarquer, le

(1) Petit-Dutaillis, p. 141-142.
(2) *Histoire des ducs de Normandie*, p. 188-190. — *Histoire de Guil-*

29 mai, de nouvelles troupes (1). Elle échoua même dans une contre-attaque contre Calais, ce qui lui coûta quelques bateaux (2).

Cependant, une sanglante défaite, essuyée à Lincoln par les partisans de Louis de France, nécessita l'envoi de nouveaux renforts. Blanche de Castille, dont la conduite fut admirable, seconda énergiquement son époux : de son beau-père Philippe-Auguste, elle sollicita de l'argent ; aux vassaux et aux communes d'Artois, elle demanda des hommes ; aux armateurs, des vaisseaux, si bien que, dans la nuit du 23 au 24 août 1217, soixante-dix « menues » nefs, chargées de harnois et de marchandise, quittèrent Calais sous l'escorte de dix grands navires embastillés en guerre : les vaisseaux d'Eustache le Moine, du maire de Boulogne, du châtelain de Saint-Omer et de Michel de Harnes avaient embarqué les chevaliers ; les six autres contenaient les troupes des sergents.

« Si ces gens prennent terre, l'Angleterre est perdue, » avait dit Hubert de Bourg, gouverneur de Douvres. — « Nous ne sommes ni soldats de mer, ni pirates, ni pêcheurs : allez à la mort ! » répliquèrent violemment les barons des Cinq-Ports, assez mal disposés pour Henri III. L'insistance de Guillaume le Maréchal, porteur de belles promesses, triompha de leurs refus : quand la flotte française parut en vue de la Tamise, dix-huit grandes nefs et une vingtaine de barques, commandées par Hubert de Bourg et Philippe d'Aubigné, se détachèrent du port de Sandwich. Elles rangèrent à bâbord la flotte d'Eustache qu'une brise fraîche du sud-est poussait à pleines voiles vers le fleuve ; et marchant au plus près du vent, le cap sur Calais, elles laissèrent passer

laume le Maréchal, vers 16063 à 16092. — WENDOVER, t. III, p. 15-16. — PETIT-DUTAILLIS, p. 146-148.

(1) *Histoire des ducs de Normandie,* p. 195.

(2) *Ibidem*, p. 198.

tout notre convoi. « Les misérables! grondait Eustache, ils pensent attaquer Calais ; ils trouveront à qui parler. » Mais non! voilà que les Anglais virent lof sur lof (1) et nous attaquent vivement en poupe ; tous les avantages sont pour eux, et les stratagèmes et le vent ; la chaux qu'ils projettent en poudre fine aveugle les nôtres, les arbalétriers de Philippe d'Aubigné couvrent les ponts d'une nuée de morts ; l'éperon troue nos vaisseaux, et nos cordages coupés à coups de hache laissent tomber les voiles comme un filet sur des oiseaux. Une coque du comte de Varenne, pleine de sergents anglais, aborde la nef d'Eustache le Moine, qu'une lourde cargaison d'argent, de chevaux et de passagers enfonce au-dessus de la ligne de flottaison : Eustache a mis en panne pour protéger les siens : « Prends ta hache, dit un marin anglais à son compagnon ; pendant que nous envahirons le navire du tyran, monte au mât et abats l'étendard qui flotte au sommet. Ce sera pour les ennemis, privés de de chef, le signal de la dispersion ». Un sergent de Guernesey, Renaud Paien, saute le premier à l'abordage ; les équipages de trois autres bâtiments suivent en bandes serrées, car la nef d'Eustache se trouve en contrebas et son trébuchet ne peut plus tirer. Un corps à corps s'engage entre les assaillants et trente-six chevaliers, passagers à bord ; un oncle de la reine de France, Robert de Courtenay,

(1) « Perrexerunt igitur audacter obliquando tamen dracenam, id est *loof*, ac si vellent adire Galesiam;... versa dracena ex transverso vento jam eis secundo irruerunt in hostes alacriter. » (MATTHIEU DE PARIS, *Historia Anglorum*, t. II, p. 217-219.) — Ces deux manœuvres successives des Anglais, fort bien décrites, ont été incomprises des historiens, qui voient dans le *lof* l'avant du navire (Fr. MICHEL, dans l'édition du *Roman d'Eustache le Moine*, XIV) ou le heaume du gouvernail. (H. NICOLAS, *History of the Royal Navy*, t. I, p. 179, note b.) Un passage du *Roman d'Eustache le Moine* (p. 82) montre bien du reste que les Anglais gagnèrent le vent :

Cil estoient desor le vent
Ki lor faisoient le torment.

L'édition de cet ouvrage par Fr. Michel porte en tête la reproduction d'une miniature figurant la bataille navale.

le vaillant Guillaume Des Barres, Raoul de La Tournelle, opposent une résistance désespérée. D'un lourd aviron, Eustache fracasse bras et têtes. Mais c'en est fait : il faut se rendre. Les chevaliers seuls sont admis à rançon, tout le reste est massacré. Tiré de la cale où, paraît-il, il avait cherché un dernier refuge sous un déguisement, Eustache est amené sur le pont; un de ses anciens compagnons, Étienne Trabe de Winchelsea, lui demande quel billot il préfère, du trébuchet ou du bordage, et sans autre forme de procès lui tranche la tête. Suivant une autre version, le bourreau fut un bâtard de Jean sans Terre, Richard. A part quelques-unes de nos dix grandes nefs, qui avaient échappé, tout le convoi était coulé ou pris (1). La lettre d'un abbé anglais évalue nos pertes à cent vingt-cinq chevaliers, trente-trois arbalétriers, cent quarante-six sergents à cheval et huit cent trente-trois sergents à pied (2), chiffres exagérés et représentant sans doute le total du corps expéditionnaire, dont une partie fut sauvée. La bataille est souvent appelée la bataille des Cinq-Iles.

Les vainqueurs, dont l'un, Philippe d'Aubigné, se disait chef de l'armée du Christ, et dont l'autre, Hubert de Bourg, était grand justicier d'Angleterre, furent accueillis, au chant des psaumes, par le clergé en surplis et par le peuple en fête. Justice était faite d'Eustache Le Moine, le redoutable pirate. Sa tête, fichée au bout d'une lance, fut promenée dans Cantorbéry et à travers la contrée « por monstrer » qu'il était bien mort. Et en vérité, des deux côtés du détroit, on lui avait cru un pouvoir magique. Une légende qui s'accrédita en Angleterre attribuait la victoire à l'intervention directe de saint Barthélemy, fêté ce jour-là; le saint aurait

(1) *Histoire des ducs de Normandie*, p. 200 et suiv. — WENDOVER, t. III, p. 26-30. — *Histoire de Guillaume le Maréchal*, vers 17365 et suiv. *Annales de Dunstaple*, p. 50. — PETIT-DUTAILLIS, p. 166-168.

(2) *Chronique de Mailros*, p. 128-129.

suscité une tempête et détruit le charme par lequel Eustache rendait sa nef invisible (1).

La victoire navale des Anglais n'était que trop décisive. Louis de France, qui attendait anxieusement à Londres les renforts du continent, désespéra de la lutte ; le 11 septembre, il signait la paix, abandonnant tout, ses prétentions au trône d'Angleterre, ses conquêtes et les îles anglo-normandes possédées par les frères d'Eustache le Moine (2). L'occupation éphémère du royaume britannique avait duré seize mois.

Quelques années après, Louis succédait à son père sur le trône de France. Les puissants moyens d'action que lui conférait sa nouvelle dignité ne lui servirent pas à reprendre son rêve de jeunesse, mais à étendre et affermir le domaine de la couronne. La fidélité du baronage poitevin restait flottante : depuis la conquête de Philippe-Auguste, elle avait oscillé vers l'Angleterre, mais de telle façon qu'on disait dans l'entourage de Louis VIII : « Que le roi le veuille, et villes et barons du Poitou retourneront sous sa juridiction (3). »

Or, le roi voulut, sollicité du reste par un grand seigneur du pays, Hugues de Lusignan. Niort et Saint-Jean-d'Angély ouvrirent leurs portes; le 15 juillet 1224, l'armée française investissait la Rochelle. Ce n'était plus la bourgade obscure du siècle précédent, la succursale de la puissante forteresse et du port de commerce de Châtel-Aillon, Chastel Aiglon, ainsi appelé, disait la légende, de l'emblème de son fondateur, de Jules César (4).

Les dix-sept cent quarante-neuf bourgeois de la Rochelle

(1) Walteri de Hemingburgh, *Chronicon*, éd. H.-C. Hamilton, pour l'*English historical Society*. Londini, 1848-1849, 2 in-8°, t. I, p. 260. — Petit-Dutaillis, p. 66.

(2) Petit-Dutaillis, p. 169 et suiv.

(3) Protestation des Rochelais contre ces propos, dont Henri III avait été avisé, novembre 1222. (Shirley, *Royal and historical letters illustrative of the reign of Henry III*, t. I, p. 195.)

(4) Sur l'état de Châtel-Aillon au XII[e] siècle, voyez les *Historiens de France*, t. XII, p. 418. — Élie Berger, *Richard le Poitevin*, dans la

qui, le 12 août 1224, prêtèrent serment de fidélité à Louis VIII (1), attestent par leur nombre la vitalité de la cité nouvelle. Ils ne s'étaient rendus qu'après la défection de la milice bayonnaise qui s'était embarquée (2). Notre succès avait été singulièrement favorisé par les circonstances, toutes au détriment des Anglais. Leur armée et leur flotte étaient retenues par une insurrection en Irlande. Un de leurs meilleurs corsaires, Geoffroy de Lucy, attardé à capturer quelques vaisseaux à Auray, à Quimperlé, à Vannes, s'était laissé arrêter une nuit par les sergents du duc de Bretagne (3). Quant au gouverneur de la Rochelle, Savary de Mauléon, s'il ne provoqua pas la capitulation, comme les Anglais l'en accusèrent, il poussa l'oubli des convenances jusqu'à offrir son épée aux vainqueurs. Confirmé dans son office par Louis VIII et chargé de garder les îles de Ré et d'Oléron, il lança ses galères sur les navires de ses anciens amis. C'est ainsi qu'une flotte anglaise, surprise par un calme près de la Rochelle, fut sommée d'entrer au port; sur le refus des marchands et malgré des offres de grosse rançon, Savary allait attaquer, quand la brise se leva et, enflant les voiles, ravit au corsaire son butin (fin de 1225) (4). Henri III se tint pour averti et manda aux barons des Cinq-Ports d'être sur leurs gardes (5).

Bibliothèque des Écoles de Rome et d'Athènes, fasc. VI, p. 111. — GIRY, *les Établissements de Rouen*, t. I, p. 61.

(1) Archives nation., J 626, n° 135. — Jusqu'en 1153, une seule église avait suffi pour la population, encore peu nombreuse. (MARCHEGAY, Chartes de Fontevraud concernant l'Aunis et la Rochelle, *Bibl. de l'Ecole des Chartes*, t. XIX, p. 169.)

(2) RYMER, *Fœdera*, t. I, 1re part., p. 91, 175. — MATTHIEU DE PARIS, *Chronica majora*, t. III, p. 84. — *Litteræ clausæ*, t. I, p. 599.

(3) Lettre du duc de Bretagne à Henri III. Vers 1223, dit CHAMPOLLION-FIGEAC (*Lettres des rois, reines*, etc., dans les *Documents inédits*, t. I, p. 30), mais plutôt en 1224, car nous le verrons reprendre ses courses au mois d'octobre de cette année.

(4) WENDOVER, t. III, p. 97.

(5) *Annales de Dunstaple*, p. 98. — *Record office*, Patent rolls, 10e Henry III membr. 6. — PETIT-DUTAILLIS, p. 245, 255, 258, 520.

D'autres corsaires français, parmi eux le Génois Guillaume Spinola, déjà récompensé pour ses services sur terre et sur mer (1), prenaient l'offensive. Dès le mois de juillet 1224, ils rôdaient aux alentours de Jersey (2), que Geoffroy de Lucy, à peine sorti des prisons bretonnes, vint occuper et défendre (3).

La mort de Louis VIII, en 1226, changea brusquement le cours de ces succès. Les Anglais comptèrent sur la turbulence féodale, difficilement contenue par une régence féminine, pour reprendre pied en France.

Ils s'y préparèrent à loisir, fomentant les troubles, soutenant les factieux, sauf à agir eux-mêmes en temps opportun, c'est-à-dire à l'expiration de la trêve conclue jusqu'au 22 juillet 1229. Le moment venu de prendre l'offensive, Henri III répandit le bruit, dans un but facile à comprendre, que les vaisseaux français s'apprêtaient à faire la course (4).

Mais ces corsaires si redoutés, il eût été fort en peine de dire quels ils étaient. — Bretons? Le comte Pierre Mauclerc, partisan déclaré d'Henri III, avait passé le détroit pour offrir ses services et prêter hommage. — Normands? Les marins de Barfleur et de Dieppe étaient convoqués officiellement au service d'Henri III (5), et tous leurs compatriotes, loin d'être traités en ennemis, eurent libre accès,

(1) En 1226, Louis VIII lui confirme la rente viagère de dix marcs, constituée par Philippe-Auguste. (PETIT-DUTAILLIS, p. 507.)

(2) *Record office*, Patent. VIII Henry III, part. 3, membr. 6; PETIT-DUTAILLIS, p. 251.

(3) Il partit de Southampton le 22 octobre 1224 avec quatre vaisseaux, huit chevaliers, trente-cinq sergents à cheval et quarante sergents de pied. (Cf. DUPONT, *Histoire du Cotentin et de ses îles*, t. II, p. 77.)

(4) 17 juillet 1229. (SHIRLEY, *Royal and other historical letters illustrative of the reign of Henry III* (*Collection du maître des rôles*), t. I, p. 354. — Élie BERGER, *les préparatifs d'une invasion anglaise et la descente de Henri III en Bretagne*, dans la *Bibliothèque de l'École des Chartes*, t. LIV (1893), p. 5-44.

(5) *Record office*, Patent rolls, 13e année de Henri III, p. 37 : 4 octobre 1229. — BERGER, *ouv. cité*, p. 8, 27.

au fort de la guerre, dans les ports britanniques. Quant aux Rochelais, ils se débattaient contre Savary de Mauléon, passé une nouvelle fois dans le camp anglais, ce qui était mauvais signe, la girouette se tournant toujours du côté du vainqueur présumé. De toute la guerre il n'y eut d'autres opérations maritimes que les courses du misérable contre les gens de la Rochelle et d'Oléron (1). Pour s'y soustraire, pour se dérober aux vexations de tous genres dont Henri III les frappait (2), les marchands poitevins confiaient leurs ballots aux Templiers de la Rochelle, dont le pavillon était toléré par les Anglais (3).

L'expédition d'Henri III, remise de la saint Michel 1229 au printemps de l'année suivante, fut une simple promenade militaire à travers la Bretagne, le Poitou et la Guyenne, depuis Saint-Malo (1er mai 1230) jusqu'à Blaye, avec retour en Angleterre par Saint-Pol-de-Léon (26 octobre). Fatigante pour les troupes, ruineuse pour le Trésor, compromettante pour les amitiés latentes qui subsistaient dans les pays annexés et qui durent s'affirmer sans fruit, la campagne ne réussit point à reconquérir les provinces perdues. Quant aux marins de Saint-Malo, qu'Henri avait cru gagner en les prenant sous sa sauvegarde et protection spéciale (4), nous allons voir ce qu'ils en firent.

Au bout de douze ans, Henri III, jugeant qu'il était temps de réparer son échec, le 15 mai 1242, met à la voile pour la Guyenne et le Poitou. Il n'a plus affaire à une femme,

(1) Berger, *ouv. cité*, p. 10, 37, 39.

(2) *Litteræ Clausæ*, t. II, p. 10, 14 b, 15 b. — Petit-Dutaillis, p. 258.

(3) Licence du 4 mai 1230 pour *la Templière et la Buzarde* (*Record office*, Patent rolls, p. 38, 9 r°. — Berger, p. 23). — Les Templiers poussaient l'esprit d'accaparement jusqu'à convoiter l'hôpital fondé à la Rochelle par l'armateur A. Auffredi ou Auffray. (Protestations des Rochelais. *Lettres de rois, reines* (*Doc. inédits*), éd. Champollion-Figeac, t. I, p. 31.)

(4) *Record office*, Patent rolls, p. 38, 9 r°. — Berger, *ouv. cité*, p. 23.

cette fois, mais à un jeune homme énergique et vigilant, saint Louis.

Dans le match qui s'engage entre eux, les coups lui sont rendus coup pour coup. Qu'on en juge. En juin, arrestation des marchands anglais en France aussitôt le séquestre des négociants français outre-Manche. Toutes les galères royales d'Angleterre et d'Irlande étant mandées d'urgence à Tonnay-Charente (1), des bâtiments français leur barrent la route et les forcent, durant une tempête, à se disperser au large (2). Henri III en conçoit une telle inquiétude qu'il songe à se porter au-devant de sa flotte dans les parages de Saint-Mahé (3) et déchaîne contre tous les navigateurs, contre des Anglais même, les pirateries des marins des Cinq-Ports; mais aussitôt, sur un signe de Louis IX, quatre-vingts navires tombent sur la tourbe des écumeurs de mer « per mare debacchantium » et les capturent sans merci (4).

En juillet, investissement de la Rochelle par les galères d'Henri III et par les galères que devaient en service féodal les gens d'Oléron et de Bayonne (5). Les Bordelais ont ordre d'intercepter une nef espagnole envoyée au secours des assiégés (6). L'hiver arrive : le siège n'avance pas; les Anglais sont forcés de ramasser leur flotte dans l'île de Ré sous la protection d'une forteresse en bois construite pour la circonstance (7).

(1) *Rôles gascons*, publiés par Francisque Michel, dans la *Collection des Documents inédits*, t. I, n°s 170, 171, p. 1, 6, 26, 44 : 6 juin, 2 et 3 juillet 1242.

(2) Matthieu de Paris, *Chronica majora*, t. IV, p. 199.

(3) Bordeaux, 22 août 1242. (*Rôles gascons*, t. I, p. 149, n° 1130. — S. Mahé en Bretagne, à l'entrée du goulet de Brest.

(4) Matthieu de Paris, *Chronica majora*, t. IV, p. 209.

(5) 2, 17 juillet, 23 octobre. (*Rôles gascons*, t. I, p. 6, 8, 77, n°s 26, 39, 571.)

(6) 7 juillet. (*Rôles gascons*, t. I, p. 7, n° 31.)

(7) 7 novembre. (*Rôles gascons*, t. I, p. 86, n° 631.)

En avril 1243, six galères bayonnaises continuaient le blocus, sans avoir pu triompher de l'opiniâtre résistance des habitants (1). Et voici le bilan de la campagne dressé par les marins des Cinq-Ports :

« Les Calaisiens nous ont infligé trois défaites ; en hommes, en navires et en biens, nos pertes sont irréparables. La flotte anglaise tout entière ne peut tenir tête à l'ennemi. Corsaires bretons et corsaires poitevins sont en embuscade sur la route que nous suivons pour rejoindre le roi ou pour revenir de Guyenne. Les marins des confins de la Normandie, les garde-côtes, les gens de Wissant, de Calais, rendent la pêche impossible. En haute mer, les galères des pirates empêchent les pèlerins de rentrer dans leurs foyers. Le roi Henri est comme emprisonné dans Bordeaux :

In terris galeas, in aquis formido galeas,
Inter eas et eas, consulo cautus eas (2). »

Henri III, dans ces conditions, fut contraint de demander une trêve le 23 avril 1243 et de regagner l'Angleterre. Aigri par son échec, il voulut, peut-être pour donner le change, un retour triomphal. La noblesse et le clergé, par ordre, vinrent au-devant de lui sur les plages britanniques ; ils l'attendirent six mois, une sédition des Gascons l'ayant forcé de retarder son retour. Saint Louis, au contraire, eut la victoire modeste et sans vaine ostentation. Il dut réfréner le zèle des Bretons, qui prenaient à la guerre de course contre les Anglais un goût immodéré, mais significatif (3).

Au cours des opérations, venait de se dessiner, tel qu'il devait subsister pendant deux siècles, l'échiquier des guerres maritimes entre la France et l'Angleterre. Les Frères de la

(1) 25 avril 1243. (*Rôles gascons*, t. I, p. 231, n° 1763.)
(2) Matthieu de Paris, *Chronica majora*, t. IV, p. 239.
(3) Rymer, t. I, p. 419, et *Mémoires de Bretagne*, éd. D. Morice, t. I, p. 922.

Côte basque menaçaient Bayonne : au début du XIII siècle, Castro-Urdiales, Santander, Laredo et Saint-Vincent de la Barquera s'étaient étroitement unies en une association dite des *Quatre villes de la côte*, assez analogue aux Cinq-Ports anglais, mais avec plus d'indépendance et moins de privilèges. L'un des premiers actes de la fédération avait été de secourir saint Louis en défendant la Rochelle (1) ; d'autres villes basques allaient s'agréger au noyau primitif sous forme de fraternité, pour guerroyer contre l'Angleterre : leurs sympathies pour nous agirent puissamment sur la politique de la cour de Castille, qui resta francophile. Beaucoup de « Biscaïens » s'installèrent à la Rochelle, devenue la rivale de Bordeaux, la grande escale maritime, où les marchands du Levant et du Ponant échangeaient leurs produits (2).

Dans la Manche, les Malouins, qui joignaient à une audacieuse bravoure le sentiment de l'indépendance, n'avaient pas la politique indécise de leur suzerain, le duc de Bretagne ; leurs corsaires, hostiles aux Anglais, surveillaient les îles anglo-normandes. Les marins picards tenaient en échec la flotte des Cinq-Ports.

Seule, la fidélité de la Normandie branlait encore. En politique adroit, Louis IX ménagea longtemps les susceptibilités de ces Français de fraîche date (3). Avec quelle exactitude d'expressions nos chroniqueurs ne mettent en ligne que les marins des confins de la Normandie ; il n'est jamais question des Normands eux-mêmes. Au lendemain de la paix, saint Louis voulut savoir sur lesquels d'entre eux

(1) C.-F. DURO, *La Marina de Castilla, desde su origen y pugna con la de Inglaterra hasta la refundición en la Armada española.* (Historia general de España por individuos de número de la real Academia de la Historia.) Madrid, 1894, in-8°.

(2) Cf. la Coutume d'Oléron.

(3) En 1250, l'archevêque de Rouen profitait de l'absence de S. Lou pour aller rendre hommage au roi d'Angleterre.

il pouvait compter : « Vous ne pouvez servir deux maîtres à la fois, dit-il; entre Henri et moi, choisissez. » Des Normands optèrent pour l'Angleterre; des Anglais, auxquels Henri III adressa le même ultimatum, optèrent pour la France, au mieux de leurs affaires privées (1). La renonciation officielle d'Henri III au patrimoine de ses pères, moyennant le don du Limousin, du Quercy et du Périgord, trancha la question féodale et délia les vassaux normands de leur serment (1259) (2).

Néanmoins des sympathies subsistaient. Des deux côtés du détroit on parlait la même langue. Le clergé normand possédait outre-Manche des prieurés et des bénéfices; en 1266, il votait l'entretien de plusieurs galères contre les pirates (3), sans spécifier que les pirates étaient anglais (4). L'aristocratie avait des siens sur les marches du trône d'Angleterre; les coutumes, les traditions entravaient l'annexion de la Normandie. Quelque chose y aida, quelque chose de très puissant sur un peuple aussi pratique : l'intérêt.

(1) MATTHIEU DE PARIS, *Chronica majora*, t. IV, p. 288.

(2) *Ibidem*, t. V, p. 741.

(3) Lettres de S. Louis. Paris, 20 septembre 1266. (Archives de la Seine-Inférieure, G 1878.)

(4) Les marins des Cinq-Ports, faisant cause commune avec les barons révoltés contre Henri III, fondaient sur les navires de toutes les nations qu'ils pillaient sans scrupules. En cette même année 1266, une partie des rebelles occupaient l'île d'Axholme, dans le Lincoln : ils se rendirent à la discrétion de Henri III. (Coll. Clairambault, vol. 1188, fol. 75. — VARENBERGH, *Hist. des relations... entre la Flandre et l'Angleterre*, p. 157.)

LE BLOCUS CONTINENTAL DE L'ANGLETERRE

SOUS PHILIPPE LE BEL

I

PIRATERIE.

Rivalité commerciale, diversité de langues, animosité politique, creusaient un abîme entre les Normands et les Aquitains. Je n'en citerai qu'une preuve. Des Normands, établis depuis dix ans à Bordeaux et à Bourg-sur-Dordogne, furent massacrés dans une émeute, par la seule raison qu'ils parlaient français (1). Actifs et entreprenants, les Bayonnais encombraient les marchés du Nord, Caen par exemple. Sept d'entre eux, constitués en Compagnie, obtiennent en 1279 l'adjudication des sécheries ducales de la pointe Saint-Mathieu en Bretagne. Les sécheries de poisson, analogues à nos sardineries, donnaient de jolis bénéfices en un temps où les prescriptions de l'Église imposaient un grand nombre de jours maigres. Le monopole de ces étrangers lésait les pêcheurs bretons, qui se révoltèrent. Mal leur en prit. Le 28 août 1289, le Conquet était pillé et brûlé par une troupe

(1) « Ob hoc solum quia lingua gallica loquebantur. » En 1292. (*Les Olim*, éd. Beugnot, t. II, p. 6.) — Le texte primitif de ce chapitre a été publié dans la *Revue des questions historiques* du 1er octobre 1896, p. 401. Je l'ai complètement remanié.

de pirates (1). Les armateurs bayonnais se maintenaient en Bretagne (2). Mais la paix n'existait plus. Alléchés par le pillage, les pirates irlandais tombèrent sur nos convois.

La course engendrait la grande guerre. Fatalement, le conflit s'élargissait; aux Bretons se substituaient les Normands, et aux Bayonnais les Anglais. Le lien, que le temps rendait plus lâche entre la Normandie et l'Angleterre, allait recevoir une définitive secousse qu'Édouard I[er] s'efforçait en vain d'atténuer, en mandant au justicier d'Irlande, Guillaume de Vescy, de ne plus molester les marchands français et de restituer les prises (3). Au moment même où il annonçait que la concorde était rétablie (4), son optimisme intéressé recevait un démenti éclatant.

Pendant le carême de 1292, un incident futile, une rixe entre matelots, détermina la conflagration générale. On n'en connaît pas très bien les détails, tant la rumeur populaire les a déformés et grossis. Suivant la plainte des sujets d'Édouard (5), la rixe éclata entre un matelot bayonnais et un matelot normand à la fontaine de « Kymenois », près de la pointe Saint-Matthieu (6) : chacun d'eux voulu avoir le pas

(1) Dom Morice, *Histoire de Bretagne*, t. I, p. 211.

(2) Ernaut Bidon à Saint-Brieuc, Pierre Doumas à Quimper, Pierre Darsis au Mont Saint-Michel, où nous les retrouvons en 1296. (Archives nat., J 240, pièce 18.) — Dupont, *Histoire du Cotentin*, t. II, p. 195.

(3) 15 mai 1291. (*Table chronologique*, t. VII, p. 278. — Fr. Michel, *Histoire du commerce et de la navigation à Bordeaux*, t. I, p. 134.)

(4) Entre Gascons, Flamands ou autres gens. Avril 1292. (Dupont, *Hist. du Cotentin*, t. II, p. 180.)

(5) « Ce sount les grevances et damages queux les Normauns ont faits à vos gens de..., de Baione, d'Irland et d'aillours de la marine d'Engleterre, et les respons queux vos dite gens vous ount faits sur les choses dount vous les avés chargées. » (Original au *Record office*, copié par Bréquigny, Bibl. nat., Moreau, vol. 690, f° 127; publié par Champollion-Figeac, *Lettres de rois, reines*, etc., dans les *Documents inédits*, t. I, p. 392.)

(6) Cette dernière mention est de la *Chronique de Saint-Bertin* (apud Martène, *Novus thesaurus anecdotorum*, t. III, 5[e] partie, p. 767). — Walteri de Hemingburgh, *Chronicon* (1048-1346), éd. H.-C. Hamilton. Londini, 1848, in-8°, t. II, p. 41. — Willelmi Rishanger, *Chronica et annales*

sur l'autre et puiser de l'eau le premier. Un des combattants tire son couteau : le Normand tombe, frappé ou accidentellement blessé. Haro ! vengeance ! ses compagnons jettent le grappin sur la nef de Pierre de Nounay, coupent le mat, exterminent les matelots. A Royan-sur-Gironde, quatre autres bateaux de Bayonne sont coulés, les matelots tués.

Ces sanglantes traces nous permettent de suivre la flotte normande. Elle allait à Bordeaux charger des vins. Fidèle à la politique de conciliation de son maître, le connétable de Bordeaux, Itier d'Angoulême, assemble les maîtres d'équipage de toutes les nationalités et leur fait jurer de ne plus causer « à autres grevaunce ne damage », sous peine d'être lynchés (1).

D'abord, tout va selon ses souhaits. Les Anglo-Bayonnais quittent Bordeaux par petits groupes de quatre ou cinq navires. Les Normands restent les derniers pour terminer leur fret. Et voici que leurs quatre-vingts nefs se couvrent de châteaux à l'avant, à l'arrière, et mettent bannières de guerre au vent. Elle cinglent vers la Rochelle, cueillent au Pertuis d'Antioche une nef bayonnaise qui arrivait de Flandre avec une cargaison de draps (2), vingt autres Bayonnais à la Tour de « Vylein », vingt-deux Irlandais à la Jarrie dans la baie de Bourgneuf. Une nef de Ross (3) venait d'écouler à Rouen des cuirs et des laines pour une valeur de cinq cents livres; elle est amarinée en vue de Cherbourg, l'équipage exter-

regnantibus Henrico tertio et Edwardo primo (1259-1307), éd. H. Th. Riley, dans les *Chronicles and memorials of Great Britain*. London, 1865, in-8°, p. 130. — Tous les historiens ont laissé de côté ces témoignages contemporains pour adopter la version d'un compilateur du XVe siècle, Walsingham, qui place la rixe en Gascogne entre un Normand et un Anglais. (*Historia Anglicana* (1272-1422), éd. H. Th. Riley, dans les *Chronicles and memorials*. London, 1863, in-8°, t. I, p. 39). Rishanger appelait le lieu de la rencontre « Gartonia »; Walsingham en a fait « Gasconia ».

(1) Frappés « tanques le trespas fust amendé ».

(2) Valant 3,000 livres.

(3) Irlande.

miné, un des *garçons* pendu à la vergue. Le lugubre trophée se balançait au mât, quand la flotte normande entra dans le hâvre de Caen. En avril, deux nefs de Wycheringe (1) et de Drogheda (2) ont le même sort. Deux autres, de Winchelsea et de Hastings, furent coulées en vue de Dieppe, et les Dieppois « coupèrent les pées à la mountance de XL hommes, qui mariners, qui pellerins (3) ».

On peut juger, par ces menus faits, de l'effroyable réveil de la férocité scandinave. Épouvantés « par ce qu'ils savoient bien que Normans les avoient maudis », les sujets d'Édouard I[er] qui se rendirent à Bordeaux au temps des vendanges ne prirent que demi-fret, redoutant d'être attaqués au retour (4).

En cette occurrence, l'attitude de Philippe le Bel fut assez équivoque pour donner lieu aux interprétations les plus diverses. Rishanger et le chroniqueur de Saint-Bertin s'accordent à affirmer que le roi, loin de calmer les passions ardentes des marins normands, se plut à les exciter (5), espérant ainsi élargir la distance qui les séparait de leurs frères d'outre-Manche. Officiellement, Philippe IV parut s'interposer entre eux, en faisant bannir, à Bordeaux et à Bayonne, défense de molester les Anglais (6).

Il était trop tard. Les représailles avaient commencé contre les sujets français. On mutile les uns, on suspend les autres, un bâton dans la bouche en guise de bâillon. Sur les places publiques de Bordeaux et de Bourg, on massacre les marchands normands, on écartèle un des cadavres,

(1) Sussex.

(2) Irlande.

(3) Champollion-Figeac, *Lettres de rois, reines,* t. I, p. 392.

(4) *Ibidem.*

(5) Rishanger, *Chronica*, p. 130. — *Chronicon S. Bertini*, apud Martène, *Novus thesaurus anecdotorum,* t. III, part. 5, p. 767.

(6) Ordres du roi datés du 16 mars 1293. Ses envoyés étaient Jean de Tournay, Girard de Provins et Jacques de Bailleul. (Archives nat., J 631, pièce 8,)

dont les membres sont jetés à l'eau. Un navire de pirates surprend les collecteurs royaux du port de Fronsac, qui sont décapités, *au mépris du roi de France et de son frere Charlot*. Aux châteaux de Bouzet et Quillier, même massacre ; les envoyés du sénéchal de Toulouse sont detenus neuf jours à fond de cale. Six vaisseaux insultent la ville de Libourne (1).

La réaction contre ces atrocités fut aussi atroce. Aux envoyés du roi de France, les Bayonnais répondaient le 4 mai 1293 : « Ces Normands, qui ne craignent ni Dieu ni les hommes, ont passé au fil de l'épée une foule de nos gens, écorché P. de Ribera, un de nos maîtres de navires, assommé ignominieusement l'équipage à coups de bâtons, d'épées et de pierres, mis aux fers quantité de marins (2). »

Les Normands, en effet, avaient continué leurs armements. Au printemps de 1293, à peine ont-ils appris la présence de la flottille bayonnaise dans la Manche et de la flotte anglaise à Bordeaux, qu'ils s'ébranlent avec trois cents nefs pour intercepter le retour de leurs adversaires. Très savamment ils se forment en trois escadres : l'arrière-garde, embossée devant l'île de Batz, garde la Manche ; le centre est à la pointe Saint-Matthieu ; l'avant-garde à Penmarch. Soixante-dix navires britanniques, qui arrivent par petits groupes, sont facilement cueillis, les nolis enlevés, les matelots exterminés : l'Angleterre éprouve de ce chef une perte de 20,000 livres sterling (3). A Lannion, neuf nefs bayonnaises sont brûlées ; vingt autres s'échappent de

(1) Aux environs de la Saint-Nicolas. Plainte du roi de France contre le roi d'Angleterre et les habitants de Bayonne (1293). Elle commence par la phrase *Olim homines de Bayona*, dont le premier mot est l'origine du nom d'*Olim* donné aux premiers registres du Parlement. (*Les Olim*, t. II, p. 15.)

(2) Archives nat., J 631, p. 8, orig. en latin.

(3) Aux îles Glenans, *le Godier* de Sandwich, 16 marins, est enlevé par 5 nefs normandes.

Saint-Malo, en laissant deux bâtiments et soixante-dix hommes aux mains des vainqueurs. Mais quel horrible sort attendait les prisonniers! Les Normands « les uns pendirent, et les autres escorchèrent et les pendirent par leurs quirs de mene, et pendirent mâtins juste les cristiens en despit de la cristenté ».

L'une des escadres normandes se détacha pour ramener les prises. Les autres continuèrent leur route vers Tonnay-Charente et Saint-Jean-d'Angély. Elles n'y prirent que demi-fret pour revenir plus lestement contre une escadre qui leur coupait la retraite.

Ému des plaintes de ses sujets, Édouard Ier s'était fait adresser, en janvier 1293, par Étienne de Pencester, connétable de Douvres, le relevé des navires que les Cinq-Ports devaient équiper à toute réquisition (1) et qui entrèrent aussitôt en ligne. Le capitaine Robert Typtoft, à la tête de soixante-quatorze (2) vaisseaux bien armés, fouilla l'estuaire de la Seine (3) et défit une escadre marchande, qui perdit six bâtiments.

Puis il attendit à la pointe Saint-Matthieu le gros de nos forces navales. Le 15 mai, deux cents nefs normandes apparurent, un baucent de cendal flottant à chaque mât. Non plus blanches et noires comme les bauséants des Templiers, mais rouges comme l'oriflamme, ces grandes flammes, longues de trente aulnes sur une largeur de deux, étaient le signal d'une guerre à mort. « Cèles banères signefient mort sans remède et mortelle guerre en tous les lious où mariniers sount. » Tout ce qu'on prenait à l'ombre de ses

(1) Rapport présenté à l'Échiquier par Étienne de Pencestre en janvier 1293. (Bibl. nat., collection Moreau, vol. 686, f° 119, copie, publié par Bémont, *Simon de Montfort*, p. 137, note 1.)

(2) Mentionnés par Pierre de Langtoft, poète contemporain. (*Chronique en vers français*, éd. Wright, dans les *Chronicles and Memorials of Great Britain*. London, 1868, in-8°, t. II, p. 196.)

(3) Hemingburgh dit à tort le Swyn, c'est-à-dire le canal de l'Écluse en Flandre. (*Chronicon*, t. II, p. 41.)

plis était de bonne prise (1). Le combat commença par une mer houleuse. Il fut désastreux pour les Normands, qui perdirent, soit pendant la bataille, soit à la côte où d'autres ennemis débarqués avant eux les attendaient, « moult grant foison » de navires et d'hommes (2), quinze mille hommes, s'il fallait prêter foi à l'aveugle enthousiasme d'un contemporain (3).

Enthousiasme compréhensible, car le peuple d'outre-Manche considérait la bataille comme une sorte de jugement de Dieu, un duel où Anglais et Normands vidèrent leur querelle. Voici la légende rapportée par Hemingburgh : Un cartel fixait d'avance la rencontre ; au milieu de la Manche, à égale distance des deux pays, une énorme nef, vide, surmontée d'un étendard, marquait le champ de bataille. Le 14 avril, les flottes furent au rendez-vous : soixante voiles du côté des Anglais, Irlandais et Allemands ; deux cent quarante et plus du côté des Normands, Flamands et Génois. Un Anglais contre quatre Français ! L'épopée naissante s'enrichit d'une description de tempête : « A l'instar des passions humaines, les éléments étaient déchaînés. Il neigeait, il grêlait ; le vent soufflait par rafales. Le combat s'engagea avec une extrême violence. Mais Dieu nous donna la victoire. Des milliers d'hommes périrent par l'épée ; des milliers furent ensevelis dans les flots avec leurs bâtiments. Notre butin s'éleva à deux cent quarante navires chargés de richesses (4) ».

(1) Champollion-Figeac, *Lettres de rois, reines*, etc., t. I, p. 392.

(2) Bartholomæi de Cotton, *Historia anglicana* (449-1298), éd. H. Richards Luard, dans les *Chronicles and Memorials of Great Britain*. London, 1859, in-8°, p. 227. — *Grandes Chroniques de France*, éd. P. Paris, t. V, p. 103. — *Lettre de Philippe IV à Édouard Ier*, 28 octobre 1293 (publiée par D. Martène, *Thesaurus novus anecdotorum*, t. I, col. 1249).

(3) Rishanger, *Chronica*, p. 137.

(4) Hemingburgh, *Chronicon*, t. I, p. 42. — Ai-je besoin de faire remarquer qu'en 1293 Édouard n'avait pas encore conclu d'alliance avec les princes allemands et que les marins génois n'arrivèrent en Normandie que

Cette victoire fut suivie du pillage de la Rochelle par les Bayonnais (1). Contre leurs insultes, Regnaud de Pressigny, aidé par l'abbaye de Maillezais, mit son château de Marans en état de défense (2).

La gravité des événements, en nécessitant une intervention souveraine, démasqua la politique des deux rois. Au ton impérieux dont Philippe IV réclamait satisfaction, on vit qu'il ne blâmait point la conduite des Normands, mais seulement leur désastre (27 octobre) (3). L'acquisition de Harfleur acheté au duc de Gueldres, leur assurant un port de refuge (4), les encourageait à la vengeance. Devant son suzerain, Édouard s'abaissa, espérant transiger, promettant de comparaître devant ses pairs, livrant pour quarante jours les clefs de Bordeaux, Bayonne, Agen, gages de sa soumission (5 février 1294) (5). Malheureux ! Le séquestre devient confiscation ; Édouard est déclaré contumace.

l'année suivante? Ajouterai-je aussi que la lettre de Philippe le Bel, les autres textes contemporains et le départ de la flotte anglaise le 24 avril fixent le combat au 15 mai et non au 14 avril, dans les eaux françaises et non en pleine mer? — Barthélemy de Cotton, toutefois, place l'événement aux ides de juin, c'est-à-dire le 13 juin, et non aux ides de mai : est-ce un lapsus? Il évalue, du reste, la flotte anglaise à 74 bâtiments et la flotte normande à 180.

(1) Lettres de Philippe IV du 27 octobre 1293. (Martene, *Thesaurus novus*, t. I, p. 1249.)

(2) 5 juillet. (Dom Fonteneau, vol. III, p. 409.)

(3) En même temps, Philippe IV faisait « guernir les frontières de Gascoigne » par ses gens d'armes. (Arch. nat., J 654, n° 16, publié par Boutaric, *Documents inédits relatifs à l'histoire de France sous Philippe le Bel*, apud *Notices et Extraits des manuscrits*, t. XX, 2e p., p. 123.)

(4) Août 1293. (Bibl. nat., *Chartes de Colbert*, p. 30.)

(5) *Table chronologique*, t. VII, p. 369, 375. — *Spicilegium*, t. VIII, p. 661. — *Les Olim*, t. II, p. 9.

II

GUERRE D'ESCADRE

Furieux d'avoir été joué et menacé d'abandon par ses marins, qui parlent de s'exiler avec femmes et enfants, si tort ou grevance leur soit fait en autre manière (1), » Édouard organise trois escadres : à l'ouest, Ormond garde le canal de Saint-Georges avec les vaisseaux d'Irlande et de Bristol ; à l'est, les cinquante-trois voiles de Yarmouth, capitaine Jean de Botetourt, et les barges royales couvrent la Tamise. A Portsmouth, l'escadre des Cinq-Ports, capitaine Typtoft, et les deux cents transports de Guillaume de Libourne embarquent à destination de la Guyenne un corps de cinq cents hommes d'armes et de vingt mille piétons, que commandent Jean de Saint-Jean, Jean II, duc de Bretagne et neveu du roi, et Guillaume Latimer (1er août 1294). L'écrasement de la flotte normande permet de dégarnir ainsi les côtes de la Manche.

Retenus par les vents à Plymouth et à Dartmouth, les Anglais n'abordent que le 11 octobre à la pointe Saint-Matthieu (2). L'abbaye est saccagée ; blés, vins, couëtes, draps, croix, livres, ferrures emportés ; le pays ravagé et mis à feu jusqu'à Brest, sur une longueur de cinq lieues et une profondeur d'une lieue dans les terres. A Saint-Guénolé-du-Bois, les Anglais butinent du blé, du sel, des bois d'œuvre pour construction navale, ils incendient deux grandes nefs ; mais l'abbaye repousse leur assaut. Fort madrés, les habitants de Landerneau, ayant enfoui dans des silos leurs biens les plus précieux, ne voient enlever par le torrent de l'inva-

(1) Champollion-Figeac, *Lettres de rois, reines*, etc., t. I, p. 398.
(2) Rishanger, *Chronica*, p. 143. — Dom Morice, *Histoire de Bretagne*, t. I, p. 215 — Nicolas, *History of the royal Navy*, t. I, p. 271.

sion que les objets « par dessus terre (1) ». Le 15 octobre, les Anglais, touchant à Ré, mettaient à mort une foule d'insulaires (2). Leur flotte jetait l'ancre à Bourg en Dordogne, le 1er novembre ; elle prenait Blaye le 8 (3). Défilant devant les troupes du connétable Raoul de Nesles, qui défendait Bordeaux (4), et passant outre, elle débarquait à la Réole le corps d'armée de Jean II de Bretagne, qu'appuyait la division Typtoft (5). Le reste de la flotte ralliait Bayonne, où elle provoquait ce soulèvement du 1er janvier 1295, qui chassa les officiers français et leurs partisans : Michel du Mans, dit Michel Gascoin ; Amé de Soubist, Jean d'Aix (6). A la tête des émeutiers, avaient marché les ouvriers des mines de fer, assez nombreux pour fournir cent soixante hommes de pied en temps de guerre. Ils étaient mécontents de la concurrence de la métallurgie espagnole, qui lésait leur monopole et nous fournissait des armes (7). Du coup, Édouard disposait d'une nouvelle escadre, des vingt navires de guerre que Bayonne devait en service d'ost (8), et dont Barrau de Sescars fut nommé amiral (9).

(1) Archives nat., J 240, p. 18, analysée par M. DE LA BORDERIE, *le Commerce et la féodalité en Bretagne,* apud *Revue de Bretagne et Vendée,* t. V (1859), p. 357 : c'est une enquête faite par le vicomte d'Avranches en Bretagne en 1296.

(2) *Fragments d'une Chronique de Maillezais,* publiée par MARCHEGAY, apud *Bibliothèque de l'École des Chartes,* t. II, p. 162.

(3) HEMINGBURGH, *Chronicon,* t. II, p. 47.

(4) Lat. 9069, fos 802, 884 vo : *Journal de Robert Mignon.*

(5) HEMINGBURGH, *Chronicon,* t. II, p. 48.

(6) Coll. Clairambault, vol. 825, p. 48. — Ce n'étaient que des représailles du parti anglais. Les officiers du roi de France avaient abattu la maison d'Arnald de Mauric dans la rue du Borgnau. (Moreau, vol. 640, fo 291.) — RISHANGER, *Chronica,* p. 147.

(7) Pétition de ces ouvriers à Édouard Ier, février 1295. (Moreau, vol. 640, fol. 219.)

(8) « Juxta modum in casu tali progenitorum nostrorum temporibus usitatum, velitis [c'est-à-dire les Bayonnais] viginti naves guerrinas bene parare ad proficiscendum in nostris obsequiis supra mare. » Westminster, 20 mars 1337. (RYMER, t. II, 3e p., p. 163.)

(9) *Rotuli Vasconiæ,* ann. 23, Edward I, membr. 22; Copie apud Moreau, vol. 640, fo 223.

Quelles forces s'opposeront à ces progrès? En 1294, Philippe IV n'a pas un navire royal : des matelots démoralisés, une marine décimée. — Mais, d'une année à l'autre, tout va changer; nous aurons l'empire de la mer; l'Angleterre tremblera. Aucun historien, que je sache, n'a montré clairement cette merveilleuse création d'une marine d'État, puissante et vivace, que nous dûmes au génie de Philippe IV (1). Tout était à créer : matériel, personnel, tactique, arsenaux, navires, amiraux, capitaines; une année après, nous possédions tout cela.

De longue date, Philippe IV avait songé à mander le Midi à la rescousse du Nord. Il pensait que les fines galères de la Méditerranée pourraient tenir l'Océan, et que les Provençaux, les Languedociens, aguerris par les guerres d'Aragon, encadreraient bien les marins de la Manche. Le 1er décembre 1292, les Génois n'avaient pas été peu surpris de la commande de vingt grandes galères, faite par les envoyés des rois de France et de Sicile. « On les aurait construites en Provence à moindres frais, » remarquait avec étonnement l'annaliste de Gênes (2). Mais la discrétion a son prix : les Français y tenaient, puisqu'ils firent endosser le marché par Charles le Boiteux, soit quatorze galères à construire par adjudication *ad estalium,* et six à crédit *ad credentiam* (3). Au moment de la livraison (4), le 4 avril 1294, Charles le Boiteux donnait ordre de les consigner immédiatement entre les mains de Guillaume Boccuze, délégué et ancien garde

(1) Jourdain et Boutaric, malgré leurs savantes recherches, ignorent les alentours du sujet et ne mettent pas en relief la prodigieuse activité du roi. Ils n'ont guère fait que disséquer le *Journal* de Robert Mignon et le plan de campagne de Zaccaria.

(2) *Jacobi Auriæ Annales,* apud *Monumenta Germaniæ historica,* t. XVIII, p. 344.

(3) Philippe IV en remboursa le prix. (Archives de Naples, *Reg. Angioini* 68, fol. 63.)

(4) Mandement royal daté d'Aquilée, 4 avril 1294. (Archives de Naples, *Reg. Angioini* 63, f° 65.)

des galères de Philippe le Bel. Les constructeurs à crédit ne manquèrent pas de réclamer une indemnité (1). Qu'on ne s'étonne pas de trouver parmi ces gens de mauvaise foi le lâche qui avait fui à Las Hormigas, en abandonnant l'étendard fleurdelisé : j'ai nommé Henri de Mari.

Ces retards empêchèrent Boccuze de rallier Marseille avant le 15 août (2), saison trop tardive pour songer à gagner le Ponant.

Mais déjà, par un touchant exemple de solidarité familiale, Charles V avait restitué à Philippe le Bel les vaisseaux et l'arsenal de Narbonne, reçus, trois ans auparavant, en fidéicommis ou en don. Le *recteur* de cet arsenal, Pierre Bernuis ou Binucci (3), avait été immédiatement dirigé avec son *connétable* et ses ouvriers sur Bordeaux (4).

Guillaume Boccuze profita de son séjour forcé à Marseille pour construire ou achever d'autres galères (5). Trop âgé pour prendre le commandement de l'escadre, il confia la tâche à son fils. Guillaume Pere de Mar, châtelain d'Aigues-Mortes, tel était son nom, s'engagea, vis-à-vis de Philippe le Bel, à entretenir trente de ses galées de Provence, « montées chacune de cent soixante hommes » (août) (6).

Avec l'autorisation royale (7), le châtelain d'Aigues-Mortes quitta immédiatement son poste pour enrôler à Gênes des équipages. Aux noms des patrons italiens que nous allons retrouver dans la flotte française, on peut juger qu'il réussit (8).

(1) Charles II ordonne de faire droit à leurs requêtes. Bari, 20 juin 1294. (Archives de Naples, *Reg. Angioini* 68, f° 236.)

(2) Latin 9069, f° 901.

(3) Le 20 janvier 1294. (Archives de Naples, *Reg. Angioini* 68.)

(4) Latin 9069, f° 895.

(5) « De galeis factis apud Massiliam. » (Lat. 9069, f° 901.)

(6) Arch. nat., J 385, p. 12, publié dans le *Musée des Archives nationales*. Paris, 1872, in-4°, n° 295.

(7) Mandement de Philippe IV au sénéchal de Beaucaire (19 août 1294.) Ms. latin 1017, f° 42 v°. — Ménard, *Histoire de Nîmes*, t. I, p. 131.

(8) Raffaele Embriaci, Gotto Mallorio, Ugolino Castellani, Niccolo Tar-

Des patrons provençaux, Pierre Raphaël et Perue de Marseille, Fouque Sereine, Fouque Bronart, Remon Feuquier, etc., complétaient ses cadres. Il voulut recruter aussi des matelots à Montpellier ; mais il se heurta à l'opposition du roi de Majorque ou de son lieutenant, qui déclara n'être point tenu de fournir des hommes au roi de France (1).

Les trente galères du capitaine (2) Guillaume de Mar quittèrent Marseille le 1er avril 1295 (3). Deux mois après, elles étaient en Normandie, non sans avoir abordé à Jersey et commis de grands ravages dans l'île (4). C'était la première fois qu'une flotte de guerre méditerranéenne faisait pareil voyage.

Elle rejoignit à Rouen une seconde division de galères que Philippe IV venait de faire construire par des Génois experts sur le « fait de la mer », Henri Marchese, Huguet et Albertino Spinola, Lanfranc Tartaro, Nicolas Du Parraz et une foule de charpentiers ou maîtres de hache amenés avec eux pendant l'hiver de 1293-1294 (5).

En mars 1294, Marchese (6) installa pour la première fois un arsenal maritime ou *Dorsenal* à Rouen, dans le quartier de Richebourg, en la paroisse Saint-Martin-jouxte-le-Pont

taro, Oberto Inghi, Ugo Bonzi, Rosso Coba, « Nicholas de Sori, Vaspal, Ahon Donte, Ponnence Couran, Mehlete Pognant, Jehan de Sinac, Renout Souchier, Girart Lion, Robin Chybout. » (Compte de Girart le Barillier (1295), publié par JAL, *Archéol. nav.*, t. II, p. 301-305.)

(1) Décembre 1294. (Lat. 9192, fo 54.

(2) « Galée de la Capitaine. » (JAL, *Archéol. nav.*, t. II, p. 301.)

(3) Lat. 9069, fo 901.

(4) Mandement d'Édouard Ier, du 28 août 1295. (DUPONT, *Hist. du Cotentin*, t. II, p. 193.) Le mandement ne spécifie pas quelle était cette flotte française.

(5) Me Clément du Sain, le visiteur du Temple et autres envoyés du roi les avaient amenés. (Archives nat., J 654, p. 16 : publié par BOUTARIC, *Documents inédits relatifs à l'histoire de France sous Philippe le Bel*, apud *Notices et Extraits des manuscrits*, t. XX, 2e p., p. 123.)

(6) Appelé dans les comptes Henri le Marquis : « Compotus Henrici le Marquis militis pro Dorseval [*sic pro* Dorsenal] pro galeis apud Rothomagum. » (Lat. 9069, fo 901.)

de Rouen (1). De cette époque date la création définitive de notre marine de guerre.

Si chaque ville de la côte (2) supporta les frais de construction d'une galère, s'il y eut la galère normande, le galiot normand (3), si tous les bourgeois contribuèrent à l'aide des galères (4), aucun Normand ne prit part à leur équipement. Des maîtres de hache génois les construisirent; des calfats provençaux, expédiés par Guillaume Boccuze, les espalmèrent (5); enfin, elles furent montées par seize cents marins venus d'Aigues-Mortes (6) avec deux mille armures que le roi avait demandées au sénéchal de Beaucaire (7). Leurs gages étaient payés par les Siennois Pietro Bicci et Musciatto Guidi, banquiers du roi (8).

Par un étrange retour des destinées humaines, le courant qui jusque-là avait porté les foules vers le midi, vers l'orient, refluait vers le nord; Italiens ou Provençaux voyaient dans la France leur terre promise. Tandis que les banquiers lombards et florentins (9), en affermant les revenus royaux, supplantent les Templiers, des officiers napolitains admi-

(1) Ch. de Beaurepaire, *Recherches sur le Clos des galées*, p. 4.

(2) Lat. 9069, f° 902.

(3) La galère *Jenar* [*Gennaro*] de Rouen, le galiot *Saint-Jame* de Caen. (Compte de Girard le Barillier (1295), Jal, *Archéol. nav.*, t. II, p. 304.)

(4) Robert de Trousseauville, bourgeois de Rouen, est déclaré non exempt « a dono a villa Rothomagensi domino regi pro auxilio galearum ». 1294. (*Les Olim*, arrêts, t. II, p. 374.)

(5) Lat. 9069, f° 899.

(6) Sous le commandement de Marc, Jacques et Raymond Sequer, Jean de Chartres, Philippe de Boret, François Bonabella, Guillaume de Quart et Pierre de Boux de Nîmes, Bertrand de Garcia, Jean de Moulins en Auvergne, Pierre Robert de Volobrigne, Cappoboni et Pagano de Florence, Boniface de Sienne, Theobaldino de Marmaha et Bernard di Castellario. (*Ibidem*, p. 898-901.)

(7) Cotes gambesées, bassinets, arbalètes d'if et gorgerettes gambesées, 23 février 1295. (Lat. 11017, fol. 54 v°.)

(8) Lat. 9069, f° 802. — Sur Musciatto Guidi, surnommé *dei Francesi*, cf. l'article de M. Funck-Brentano, *Mémoire sur la guerre contre l'Angleterre*, apud *Revue historique* (1888).

(9) Les Perruzzi, les Frescobaldi, les Bardi, les Acciaiuoli, les Cerchi,

nistrent les domaines de Robert d'Artois : témoin Rinaldo Grinetti de Barletta, qui s'enfuit après neuf années de service, emportant plusieurs actes qu'il juge sans doute compromettants (1).

En Bretagne, nous rencontrons plusieurs armateurs italiens, Guido Bonini par exemple. Machiavel, quelque ancêtre du grand Florentin, établi à Quimper, embrasse dans ses opérations commerciales le nord et le midi de la France, la Flandre elle-même (2). Puisque je parle de Machiavel, nommerai-je un de ses devanciers, Egidio Colonna ou Gilles de Rome, le savant conseiller de Philippe le Bel, dont l'ouvrage *De regimine Principum* eut un aussi grand retentissement au moyen âge qu'au XVIe siècle le traité du *Prince*. Longtemps, notre tactique navale s'inspira du décalogue maritime d'Egidio Colonna, qui reflétait Végèce et Léon le Philosophe, nous rattachant ainsi à l'antiquité et aux traditions byzantines. Marins, constructeurs, patrons, amiraux, écrivains, tous ces Méridionaux apportèrent, dans nos institutions, notre langue, notre stratégie maritimes du Ponant, une révolution inouïe, qui laissa de profondes traces et dont j'expliquerai plus tard les effets. En retour, ils emportèrent des côtes de la Manche et de l'Océan une notion si exacte que la cartographie génoise (3), née du lendemain, donna les contours précis de l'Espagne, de la France, de la Flandre et de l'Angleterre.

Sous l'étendard fleurdelisé, on comptait six nations, trois

es Scala, les Spina, les di Giudice, les Dio-te-Salva, les Dio-te-Viva, les Mozi, les Giacomi. (Lat. 9069, f° 802 et *passim*. — *Giornale storico degli archivi toscani*. Firenze, 1857, p. 258.)

(1) Thèse de M. de Germiny sur *les Baillis d'Artois*, soutenue à l'École des Chartes le 28 janvier 1896 (en ms.).

(2) « Banguel Malclavel », italien. (Archives nat., J 240, p. 18 : A. DE LA BORDERIE, *le Commerce et la féodalité en Bretagne*, apud *Revue de Bretagne et Vendée*, t. V (1859), p. 357.)

(3) Les premières cartes génoises, les premiers portulans datés que l'on connaisse sont ceux de Pierre Vesconte, 1311, 1313, 1318, 1321.

coutumes maritimes, deux grands idiomes. Les *Rôles d'Oléron* furent coudoyés par les coutumes de la Méditerranée et de la Baltique, par le *Consulat de la mer* et la *Coutume de Wisby*. Aux bords de la Seine, les idiomes du nord et du midi se rencontrèrent, et de leur harmonieux accord naquit notre langue du Ponant, rude de mots scandinaves, moelleuse d'inflexions italiennes. Tel Norvégien qui revenait du Groënland ou du Vinland put se trouver en rapport avec les frères de ces Génois qui avaient construit une flotte de guerre dans le golfe Persique ou qui, depuis quatre ans, s'étaient perdus sur la route des Indes. C'était l'année où Marco-Polo apportait des profondeurs de la Chine les messages que Khoubilaï-Kan adressait au roi de France et aux princes de l'Occident (1).

L'ensemble des bâtiments à rames de Rouen et Harfleur au début de 1295 atteignait cinquante galères, sept galiots (2), montés par sept à huit mille Italiens ou Provençaux. Si le nombre de ces croiseurs annonçait, de la part du roi, l'intention d'enrayer les pirateries britanniques, l'achat d'une foule de transports laissait supposer qu'il ne se bornerait pas à la défensive.

Les transports venaient de la Baltique. C'est à la Ligue Hanséatique, encore puissante, que Philippe IV s'était adressé. En janvier 1295, cinquante-cinq nefs hanséatiques s'acheminaient vers la France, quand Édouard I[er] les fit arrêter à Ravensey, Scardeburg et Newcastle-sur-Tyne (3). La violence ne servit à rien. Le 16 février, Philippe IV mandait à ses gardes des ports et à ses baillis de faire bon accueil aux marchands de la Hanse, sous la réserve qu'ils n'importeraient pas les denrées ennemies et qu'ils loue-

(1) *Livre de Marco-Polo,* éd. Pauthier, p. 29.

(2) Compte de Girart le Barillier (1295), publié par Jal, *Archéol. nav.*, t. II, p. 301.

(3) Karl Kunze, *Hanseakten aus England*, 1275 *bis* 1412. Halle-a-S., 1891, in-8°, n[os] 15-16.

raient ou vendraient les nefs dont on aurait besoin pour la guerre. Quant au prix de vente ou de location, il serait fixé par quatre prud'hommes, deux pour chaque partie (1). A cet achat les officiers royaux apportèrent un tel zèle que le roi dut intervenir le 6 mars pour déclarer ceci : « Notre intention n'est pas de retenir la totalité des nefs et vaisseaux de la Hanse, mais d'en laisser assez aux marchands pour retourner chez eux (2). » Néanmoins les nefs achetées par Philippe furent nombreuses ; soixante-six mariniers les gardèrent au port (3), et l'on sait qu'il suffit d'un garde par navire désarmé. L'embargo jeté sur tous les navires d'Allemagne, d'Espagne ou d'ailleurs, qui fréquentaient les grands entrepôts des Flandres sur les bords du Zwyn, permit encore de choisir dix nefs hispano-portugaises, capitaine Jean Dès, quelques nefs flamandes et peut-être les vaisseaux du roi (4), *le Crincus* (5), *le Saint-Jehan*, *la Superbe* de Bayonne. Tous ces bâtiments furent bordés et accastillés en guerre (6) : une partie d'entre eux furent confiés aux réfugiés bayonnais, capitaine Michel du Mans, dit de Navarre.

Aux deux escadres de galères et de nefs royales, ajoutez la flotte marchande de Normandie, qui fournit encore malgré ses désastres deux cent vingt-trois bâtiments armés (7), et vous avez l'effectif formidable de la flotte française en

(1) *Suerges traktater med frammande magter jemte andra dit horande handlingar*, ufgifne af S. Rydberg. Stockholm, 1877, in-4°, t. I, p. 306-308.

(2) *Codex diplomaticus Lubecensis*. Lübeck, 1843, in-4°, t. I, p. 559, doc. 619.

(3) « Pour LXVI mariniers qui ont gardées les nés le roy. » 1297. Fr. 25992, f° 41.

(4) Compte de Jean Arrode, publié par Jal, *Archéol. nav.*, t. II, p. 307. (Des marins espagnols restèrent en France en 1295 et 1296. Lat. 9069, f° 916.) — Bartholomæi de Cotton, *Historia Anglicana*, p. 282.

(5) Lat. 9069, f° 897.

(6) Jal, *Archéol. nav.*, t. II, p. 324.

(7) Jal, *Archéol. nav.*, t. II, p. 324. — Dieppe venait en tête avec 46 nefs, Leure, Chef-de-Caux et Harfleur avec 45 nefs (y compris les navires étrangers), Saint-Malo avec 23, Caen avec 16, Etretat 14, Cherbourg 9, etc.

1295. Rien n'égale l'ingéniosité avec laquelle le Siennois Musciatto Guidi dei Francesi se procura des ressources pour la marine : une aide sur la bourgeoisie (1) et le clergé, l'*Obole de la mer* sur les marchands, la taille des juifs, des Lombards, des Italiens, la confiscation des biens des Bayonnais à la Rochelle, la levée d'un centième dans le royaume, la levée d'un cinquantième en Champagne, produisirent la somme, énorme pour l'époque, de 1,579,200 livres (2).

De tout temps la mise à la mer de plusieurs centaines de vaisseaux présente les plus grandes difficultés, lors même qu'un personnel d'élite y préside. Songez qu'en 1295 il n'existait aucun officier d'administration navale. Personne n'était préparé à cette lourde tâche ; et tout se passa à souhait. Plusieurs agents se répartirent les opérations si diverses de l'armement. Au maître des garnisons des châteaux royaux (3), Girart le Barillier, revint la fourniture des boissons (4). L'approvisionnement en biscuit, farines, viande et hadoc ou aigrefin fut dévolu à Jean de Compiègne et Simon Larchier (5). Simon Petitot acheta les fromages (6) ; Jean d'Aix les épices, la cire et la poix (7). Chargé de l'habillement de la flotte, Gauthier de Bruxelles fournit les bannières, les étendards, les panonceaux (8). Enfin, le trésorier Jean Arrode et le capitaine Michel de Navarre amenèrent de Bruges les armes et les munitions, lances, haches, épées ou couteaux, pots de terre pleins de chaux pour aveu-

(1) En 1290, 1299, 1315, etc. (Lat. 9069, f° 502, 504, etc.)

(2) Archives nat., J 654, n° 16, publié par BOUTARIC, *Documents inédits relatifs à l'histoire de France sous Philippe le Bel*, dans les *Notices et Extraits des manuscrits*, t. XX, 2e p., p. 123-129.

(3) De Saint-Germain, Paris et Vincennes, 1287. (L. DELISLE, *Mémoires sur les opérations financières des Templiers*, p. 144.)

(4) Archives nat., K 36, n° 43, publié par JAL, *Archéologie nav.*, t. II, p. 301.

(5) Lat. 9069, f° 885 v°.

(6) *Ibid.*, f° 888 v°.

(7) Archives nat., K 36, n° 43.

(8) Latin 9783, f° 71 v° et 75 v°.

gler l'ennemi (1), en un mot de quoi équiper vingt à vingt-cinq mille hommes : comme les marins de l'escadre provençale et les gentilshommes possédaient déjà leurs armures, il faut évaluer à une quarantaine de mille hommes (2) les corps d'armée échelonnés sur les côtes, à Boulogne, Abbeville, en Normandie et Poitou (3).

Deux grands seigneurs, Jean d'Harcourt et Mathieu de Montmorency, avaient été préposés, dès le mois de mai, « au gouvernement de l'armée et du navire devant dit, et à faire faire les garnisons d'armes, de gens d'armes, de toutes choses convenables à la guerre, de vitailles, de porteures, de passages et quelque elles soient (4). » Nommés conjointement *conduiseurs* de la flotte, les deux chefs gardaient l'un vis-à-vis de l'autre toute liberté d'action. Chacun d'eux eut son escadre : sa nef (Jean d'Harcourt en eut même trois) et galère de commandement, avec pavillon et fanal à l'arrière, ses trompettes, son secrétaire-chapelain (5). En sous ordre, se trouvaient les capitaines de galères Henri Marchese et

(1) Voici le relevé complet de leurs achats : 1,219 verges d'if prêtes pour faire des arbalètes, 672 bâtons creux et arbres pour arbalètes, 1,885 arbalètes, 40 espringales (ou balistes qui lançaient de gros traits), 1,263 baudriers, 666,258 carreaux à un, deux pieds, à tour, à espringale, 1,126 carquois, 2,853 bassinets, 4,511 cottes gambesées, 751 paires de gantelets, 373 gorgères, 13,485 lances, 1,989 haches, 2,067 plates de fer, 1,599 épées ou couteaux, 618 lanternes et chandeliers à mettre dans ces lanternes, 105 ancres de fer, 5,280 avirons, 100,550 pots de chaux. (Publié par Jal, *Archéol. nav.*, t. II, p. 321-326.)

(2) 700 navires, 80,000 hommes, suivant un contemporain, Jean de Thilrode (*Mon. Germ. Hist.*, Scriptores, t. XXV, p. 583).

(3) A Boulogne et Calais avec le comte d'Artois; à Abbeville avec le comte d'Aumale; en Normandie avec Jean d'Harcourt et Jean de Rouvray; à la Rochelle avec Fouques du Melle et Hugues de Thouars. (Boutaric, *Documents inédits... Philippe le Bel*, apud *Not. et Extr. des Mss.*, t. XX, 2e p., p. 126.)

(4) Paris, saint Nicolas en mai 1295. (Boutaric, *Documents inédits... Philippe le Bel*, apud *Notices et Extraits des manuscrits*, t. XX, 2e partie, p. 119.)

(5) Jal, *Archéol. nav.*, t. II, p. 326. — Archives nat., K 36, n° 43 *bis*. — L. Delisle, *Mém. sur les opérations financières des Templiers*.

Guillaume Pere de Mar (1), le capitaine de nefs Guillaume de Harcourt.

Malgré la dualité du commandement, une pensée unique dirigeait l'expédition : cette pensée était celle du roi. Où qu'ils fussent, à Dieppe, à Rouen, à Harfleur, pour presser les armements, les deux *conduiseurs* venaient à la cour faire leurs rapports. C'est ainsi que Jean d'Harcourt vint successivement à Pontoise, à Saint-Germain-en-Laye, au château de Vincennes (2). Si Philippe le Bel jugeait prudent de ne rien confier à l'écriture ni aux chevaucheurs, c'est qu'il y avait, comme on le verra, un plan de campagne secret.

Armée la première, l'escadre de Montmorency, forte de trois cents nefs, ou même de six cents nefs et trente galères selon un chroniqueur anglais qu'on peut croire affligé du don de double vue, se porte vers la Flandre. Elle embarque un grand nombre de Flamands (3) ; puis, revenant brusquement en arrière, elle jette quinze mille hommes le 1er août à l'ouest de Douvres sur un point qu'on ne songeait pas à garder, tant y sont hautes les falaises. La ville est surprise, les moines du prieuré, qui ont cherché un refuge dans leur clocher, échappent, sauf un, aux assaillants : le feu ne s'arrêta qu'aux remparts du château. Mais là se trouvait le gardien des Cinq-Ports : sa résistance donne aux milices de la côte le temps de charger en masse ; refoulés vers les vaisseaux, les Français laissent cinq cents hommes sur le terrain, soit sur le rivage, soit dans les moissons où ces fuyards

(1) La « galie Monseigneur Henri [le Marquis] » et « *la Capitane* » de Guillaume Pere. (Jal, *Archéol. nav.*, t. II, p. 326.) — Compte de Henri le Marquis pour le fait de la mer « cum dominis Haricurie et Montismorenciaci ». (Lat. 9783, f° 77.)

(2) Compte des dépenses de la flotte de Jean de Harcourt en 1295. (Nouv. acq. franç. 2628, pièce 7, orig.)

(3) Johannis de Thilrode, *Chronicon* (1295), apud *Monumenta Germaniæ historica*, t. XXV, p. 583 : il fixe l'attaque de Douvres au 2 août, mais il a tort de dire que Jean d'Harcourt accompagnait Montmorency. Cf. le « Compotus domini Montis Morenciaci de expensis suis pro duabus viis Flandriæ ». (Lat. 9069, f° 929.)

furent massacrés par les paysans. Trente braves, coupés de leurs compagnons, se retranchent dans le cloître de l'abbaye : la nuit venue, après une résistance désespérée qui a mis hors de combat quatorze Anglais, ils se jettent dans deux barques; mais deux vaisseaux ennemis les poursuivent à travers les ténèbres et les capturent (1).

Montmorency, après son échec, se retira à Calais (2), en laissant aux aguets, dans les parages de Boulogne, deux galères et deux galiots (3). Un cinquième bâtiment, détaché en éclaireur le long des côtes anglaises, eut l'imprudence d'aborder à Hythe : ses deux cent quarante marins, attirés dans les terres par une feinte de l'ennemi, tombèrent dans une embuscade où ils furent massacrés. La galère elle-même fut saisie par Jean Colombers à la vue des quatre croiseurs français (4).

Les Flamands qui accompagnaient Montmorency reçurent à Fécamp, où Philippe IV inquiet de la campagne s'était porté, un accueil charmant (5) autant qu'intéressé, car leur pays constituait pour nos marins une excellente base d'opérations.

Le 24 août, Jean d'Harcourt s'ébranlait avec la seconde

(1) Pierre de Langtoft, *Chronique* en vers français finissant en 1297, éd. Thomas Wright, dans les *Chronicles and memorials of Great Britain*, t. II, p. 224. — Hemingburgh, *Chronicon*, t. II, p. 62. — Bartholomæi de Cotton, *Historia Anglicana*, p. 295. — *Chroniques de France*, t. V, p. 113. — A. Du Chesne, *Hist. de la maison de Montmorency*, p. 130.

Dovere firent sodoinement
Un assaut e de leur gent
Plus de V sent y perdirent.

(*Trahison et supplice de Thomas de Turbeville*, publié par Fr. Michel, dans le *Roman d'Eustache le Moine*.)

(2) Compte de Geoffroy Gorjus, maître d'hôtel, pour l'armement des vaisseaux et des galères à Calais. (Lat. 9069, f° 896. — Archives nat., K 36, n° 43 *bis*.)

(3) Lat. 9069, f° 902.

(4) Bartholomæi de Cotton, *Historia Anglicana*, p. 296.

(5) Johannis de Thilrode, *Chronicon* (1295), apud *Mon. Germ. hist.*, t. XXV, p. 583.

escadre, avec le contingent naval de Rouen, Leure, Graville, Chef-de-Caux, Dieppe, soixante-dix chevaliers normands, quatre cents écuyers, cent cinq dizainiers et leurs escouades (1) comme troupes de débarquement.

Il ralliait dans le pas de Calais la grosse flotte de Montmorency; et l'immense armée, sept cents nefs et cinquante galères, dit un chroniqueur anglais (2), tenta un coup de main sur Winchelsea, vers la fête de saint Jean Décolasse, le 29 août. Quatre-vingts nefs de Yarmouth, qui se trouvaient par hasard dans le port, protégèrent la ville en se déployant en bataille. Elles esquissèrent même des évolutions d'attaque promptement réprimées par l'attitude menaçante de notre flotte, qui se retirait, dédaignant de combattre. Les deux escadres françaises se disloquèrent, l'une pour reprendre sa station dans le pas de Calais, l'autre pour aller jeter l'ancre dans le Zwyn, « la Soyne, » à l'Écluse et à Sainte-Anne-ter-Muyden, « la Mothe. » Chacune d'elles passe l'été sur le qui-vive, sans quitter son poste, attendant quelque événement qui tarde à se produire. De l'Écluse, Harcourt dépêche à chaque instant des messagers vers Montmorency, qui, lui aussi, se tient aux écoutes... Rien d'insolite de l'autre côté du détroit! Montmorency se décide à rejoindre Harcourt et dépose à Montendre ses troupes flamandes (3). Le 9 octobre (4), on dérape : des lettres de rappel sont venues. Philippe le Bel craignait que « l'intelligence qu'il avait avec l'Angleterre ne manquât (5) ». Crainte trop justifiée.

Un hasard avait révélé à Édouard, avec le plan de campagne de Philippe IV, le danger qui menaçait son royaume.

(1) Nouv. acq. franç. 2628, pièce 7 : Compte de l'expédition de Jean de Harcourt.

(2) Bartholomæi de Cotton, *Historia Anglicana*, p. 296.

(3) Lat. 9069, f°s 802 et 929.

(4) Nouv. acq. franç. 2628, pièce 7.

(5) A. Du Chesne, *Hist. de la maison de Montmorency. Preuves*, p. 130.

On intercepta une lettre où un chevalier du Glamorgan, Thomas de Turbeville, indiquait au prévôt de Paris le point faible du littoral. La torture lui arracha l'aveu qu'il avait promis de livrer un port, et que la flotte française guettait son signal, l'apparition de sa bannière féodale flottant au-dessus de l'étendard du roi. Condamné à mort pour haute trahison, il fut traîné jusqu'à la potence par des tortionnaires habillés en démons, sur un cuir de bœuf fraîchement écorché : « là est-il pendu de une chene de fer et pendra taunt que ren de ly durer pura (1). »

La lettre de Turbeville explique l'inaction de notre flotte qui attendait des renseignements pour préciser son attaque : « Sachez, disait-il au prévôt de Paris, ke poy de garde i ad vers le su de la mer. Et sachez que ille de Wycht (Wight) est saunz garde... Jeo vous conseyl, ke vus hastyvement maundez granz genz en Escoce, kar si lenz poez entrer, à tuz jurs gayné le averez. » L'Écosse une fois soulevée, les Gallois « se relèverunt » aussi (2).

Faute de ces instructions, notre flotte était rentrée piteusement à l'embouchure de la Seine; Jean d'Harcourt partit aussitôt pour Paris, « parler au Roi. » Comme escorte, il avait quatorze maîtres de nefs (3); autant de témoins à décharge! La rumeur populaire, et Philippe IV n'était pas loin de la partager, accusait les deux chefs de n'avoir pas voulu, malgré leurs forces, occuper l'Angleterre (4). Tous les deux furent destitués; mais, si Matthieu de Montmorency reçut du roi le château d'Argentan (5), Jean d'Harcourt se

(1) Bartholomæi de Cotton, *Historia Anglicana*, p. 306. — Hemingburgh, *Chronicon*, t. II, p. 60. — *Vers sur la trahison et le supplice de Thomas de Turbeville*, édités par Fr. Michel, dans le *Roman d'Eustache le Moine*, p. L. — Pierre de Langtoft, *Chronique*, t. II, p. 228.

(2) Bartholomæi de Cotton, *Historia Anglicana*, p. 304.

(3) Nouv. acq. franç., 2628, pièce 7.

(4) *Chroniques de France*, t. V, p. 113.

(5) A. Du Chesne, *Hist. de la maison de Montmorency*, *Preuves*, p. 130.

vit condamner pour une vieille affaire exhumée par le parlement : une agression contre le sire de Tancarville (1). Fut-il seul coupable d'indolence? Je ne le crois pas. Si des conflits avec les Bayonnais, les Irlandais, puis les Anglais, avaient, par une gradation insensible, désaffecté de l'Angleterre les marins normands, trop de liens de parenté, trop d'intérêts rattachaient la noblesse normande à la féodalité britannique pour qu'on pût en attendre une action vigoureuse. Deux ans plus tard, Édouard ne craindra pas d'en appeler aux barons du Cotentin, à Jean d'Harcourt tout le premier, contre Philippe le Bel (2). Le roi de France dédaigna désormais d'employer des vassaux qui discutaient ses ordres et contrôlaient ses actes. Les frais énormes de l'expédition — la solde seule des marins atteignait cent cinquante-huit mille livres (3) — contrastaient avec les maigres résultats qu'on en retirait : quelques bateaux, du blé, des maquereaux pris à l'ennemi (4). Seuls, les Méridionaux avaient coulé de nombreux bâtiments anglais (5). Pour la première fois, nous faisions la triste expérience d'un phénomène maintes fois éprouvé : courses fructueuses, guerre navale stérile.

Stérile, sinon désastreuse. Les évêques de Saint-André et de Dunkeld, venus sous un déguisement de marchands de laine à la cour de Philippe le Bel, avaient assuré, comme le disait Turbeville, qu'une démonstration navale sur les côtes

(1) Toussaint 1296. (*Les Olim*, t. II, p. 404. — *Histoire de la maison d'Harcourt*, t. I, p. 343.)

(2) Dupont, *Hist. du Cotentin*, t. II, p. 197.

(3) Lat. 9069, f° 802 : à 35 sols par mois et par homme et pour quatre mois de campagne, cette solde correspond à un effectif de 22,500 marins.

(4) *Historiens de France*, t. XXII, p. 763 : « E computo ballivorum Franciæ anno 1295. »

(5) « Illo tempore venerunt domino regi Francorum soldarii Venetici et Genetici, scientes debellare et defendere se in mari, qui multas naves Anglorum destruxerunt. » (Chronicon Gaufridi de Collone, apud *Histor. de France*, t. XXII, p. 10.)

d'Écosse (1) amènerait un soulèvement du peuple contre l'Angleterre : en prévision de quoi on avait chargé quelques vaisseaux de soldats, d'armes, de chevaux et de munitions. Dans la nuit du 1er novembre 1295, la flotte française voulut surprendre les habitants de Berwick, la dernière ville anglaise au nord ; mais une effroyable tempête engloutit les vaisseaux, corps et biens, sans qu'un seul homme échappât pour porter la nouvelle du désastre (2). Ce qui tendrait à infirmer ce récit, c'est que, huit jours seulement auparavant, les ambassadeurs écossais se trouvaient encore à Paris (3).

Au mépris de notre flotte, qui ne désarma qu'à la Saint-Martin (4), les flottes britanniques s'ébranlaient : l'une, de Portsmouth, entrait dans le Zwyn, que nous venions d'abandonner, et capturait à Dam quinze nefs espagnoles. Une autre, de Yarmouth, vengeait à Cherbourg le sac de Douvres (5) : le château de Cherbourg résista (6), car les commissaires royaux, chargés d'inspecter les places fortes, l'avaient mis en état de défense en rasant les maisons d'alentour. Mais l'abbaye fut pillée, l'abbé jeté à fond de cale, le Cotentin ravagé avec une telle rage que, trente ans plus tard, les habitants de Barfleur en gardaient le souvenir très vivace (7).

(1) L'« Aestimatio rerum necessariarum pro exercitu Scotiae », dans le registre *Croix* de la Chambre des Comptes aujourd'hui perdu, que Dom Carpentier (*Glossarium mediæ et infimæ latinitatis*, art. Baucens) attribue à l'année 1295, est en réalité de 1336. On le verra plus loin.

(2) *Chronique de Lanercost*, p. 166 : apud Michel, *les Écossais en France*, t. I, p. 42.

(3) Le 23 octobre 1295, les deux évêques écossais susdits et les chevaliers Jean de Soules et Enguerrand d'Umframville, ambassadeurs du roi d'Écosse, avaient promis, par la convention de Paris, le mariage du fils aîné de leur maître avec la fille de Charles de Valois. (Pièce publiée dans Hemingburgh, *Chronicon*, t. II, p. 88, note 1.)

(4) Nouv, acq. franç. 2628, p. 7.

(5) Rishanger, *Chronica*, p. 150.

(6) Arch. nat., JJ 49, fol. 103 v°.

(7) Franç. 25697, pièce 126

III

BLOCUS CONTINENTAL DE L'ANGLETERRE.

L'Angleterre sortait grandie de la lutte. Le péril de l'invasion était conjuré; à ses frontières, les Gallois rebelles, les Écossais hostiles, se trouvaient arrêtés. Les uns perdirent leurs bardes, les autres leur palladium, la pierre de Scone où l'on sacrait les rois; et leur roi lui-même, Jean de Bailleul, battu à Dunbar, était enfermé dans la Tour de Londres. Sur le continent, l'Allemagne, le Brabant, Juliers, Bar et Ferret, inondés de sterlings, allaient se déverser sur France, tandis qu'Édouard s'enfermait dans son île comme un sanglier dans sa bauge, prêt à découdre l'ennemi de ses flottes puissantes.

Une attitude aussi résolue laissa Philippe le Bel fort perplexe. Non qu'il manquât de moyens d'attaque : au moindre signe de lui, huit cents vaisseaux de guerre jetteront cent vingt mille hommes dans l'île. Le signe ne fut pas fait. A côté du projet d'invasion, un autre, immédiatement réalisable, s'élabore. Où l'agression échoue, la faim réussit. Laissant à plus tard l'invasion, Philippe IV adopta contre l'Angleterre la stratégie passive du Blocus continental.

« Pour réduire cette insaisissable ennemie, il doit chercher de tous côtés des moyens de guerre indirecte, prendre des sûretés et des gages, s'emparer de toutes les positions d'où il pourra inquiéter, menacer, léser l'Angleterre; il doit opposer partout la terre à l'Océan... Il introduit de force ou insinue son autorité chez tous les États qui l'environnent... allongeant sa domination sur les côtes de la mer du Nord et

de celle du Midi, pour en interdire l'approche au commerce insulaire (1). »

Laissez la violence, mettez en relief l'adresse; aux victoires napoléoniennes substituez de pacifiques traités qui furent aussi des victoires; et vous pourrez dire de Philippe le Bel ce que fit Napoléon. A cinq siècles de distance, à deux souverains de génies si divers, la même haine inspira la même politique de domination universelle. Les vues qu'exposait le petit avocat Pierre Dubois sur l'extension et l'omnipotence de la monarchie française (2), si elles furent goûtées de Philippe le Bel, ne l'auraient pas moins été de Napoléon.

De Gibraltar jusqu'au pôle, la diplomatie de Philippe IV isole les Anglais dans leur île et les retranche du monde. Des rivages siciliens jusqu'au fond de la Baltique, un immense réseau, à peine troué sur les côtes de Gascogne, enveloppe et paralyse le commerce britannique. Tandis que la zone extrême mobilisera de puissantes flottes, aux riverains de l'Océan et de la Baltique, aux Basques et aux Hanséates, Philippe IV insinuera le blocus; il l'imposera à ses vassaux, aux Flamands et aux Bretons.

Les traités passés en 1295 ne reflètent pas encore — sauf un — le gigantesque projet du roi. Il n'y est question que de l'invasion éventuelle de l'Angleterre, en vue de laquelle on retient les flottes étrangères pour le printemps de 1296.

Une convention secrète annexée au traité d'Anagni promettait au roi de France le concours de quarante galères aragonaises, commandées par un amiral et plusieurs capitaines, et montées de 7.200 hommes. Philippe se réservait les places conquises et la moitié du butin pris en mer, à

(1) Vandal, *Napoléon et Alexandre Ier*. Paris, 1891, in-8°. Avant-propos, p. IX.

(2) Cf. Boutaric, *Notices et extraits de documents inédits... sous Philippe le Bel,* apud *Notices et extraits des mss.*, t. XIII, 1re p., p. 167.

l'exception du roi d'Angleterre, qui resterait prisonnier de l'amiral d'Aragon (1).

L'amiral dont il escomptait les services était le redoutable Roger de Loria, le libérateur de l'Aragon; Philippe avait gardé un profond souvenir de cette rude figure apparue menaçante un soir d'octobre 1285, au col de Panissars, lorsque les débris de nos troupes repassaient les Pyrénées espagnoles derrière la litière du roi de France moribond (2).

Or, Roger de Loria, loin de songer à capturer le roi d'Angleterre, venait de lui offrir ses services. L'indépendance dont jouissaient tous les grands amiraux, aventuriers et armateurs autant qu'officiers, le prestige que Loria devait à ses nombreuses victoires (3), justifiaient l'audacieuse démarche du vieux héros des guerres de Sicile et d'Aragon. Le 27 avril 1295, Édouard Ier lui dépêchait un clerc avec prière d'obtenir du roi Jayme quelques troupes et d'aviser au meilleur moyen de servir l'Angleterre (4). Ce moyen ne fut-il point de refuser de souscrire au traité et de continuer la guerre contre les Français de Sicile?

Au moment même où il signait le traité d'Anagni, à mille lieues de là, Philippe le Bel mendiait une flotte plus puissante. En juin 1295, Éric VI, roi de Suède et Norvège, donnait pleins pouvoirs à son cousin Ouen Huglac (5), jarl d'Hegrenes, pour traiter avec la France. La convention fut passée le 21 octobre suivant, à Paris, l'avant-veille d'un

(1) Traité d'Anagni entre Jayme d'Aragon et Philippe le Bel, 23 juin 1295. (ZURITA, *Anales d'Aragon*, t. I, p. 358.) La solde était fixée à 40,000 livres tournois le premier trimestre, puis à 30,000 livres tous les deux mois.

(2) MUNTANER, *Chronica dels reys de Aragon*, cap. CXXXVIII.

(3) Voyez, sur l'indépendance de caractère de Loria, DELAVILLE LE ROULX, *la France en Orient*, t. I, p. 57.

(4) Record's office, *Rotuli Vasconiæ*, ann. 23 Edward I, membr. 22; copié par Bréquigny, apud Biblioth. nat., Coll. MOREAU, p. 690, fº 163. Le clerc s'appelait Arnal Lopez.

(5) Audoenus Huglaci.

autre traité avec l'Écosse, qui pourtant s'était trouvée en conflit avec la Norvège. Le plénipotentiaire promit, pendant la durée de la guerre, 200 galères et 100 grands navires bien armés, approvisionnés pour quatre mois chaque année et montés de 50,000 hommes, chaque navire ayant un état-major de quatre officiers (1).

Ces chiffres fantastiques n'excédaient point les ressources de la presqu'île scandinave. La seule flotte provinciale entretenue par les districts de Norvège s'élevait à 292 bâtiments, 12,700 rameurs (2).

Huglac s'était engagé à équiper l'avant-garde (3), que les commissaires royaux G. Fresmade et Bertrand de Cressy allèrent chercher (4). Mais la guerre éclate entre la Suède et le Danemark. Et, bien que le roi Éric ratifie le traité (5), bien que son frère Haquin, duc de Norvège (6), épouse une Française, Isabelle, comtesse de Joigny, oncques ne parurent les flottes scandinaves.

Les Hanséates, nous l'avons vu, en particulier Wisby dans l'île de Gothland, si célèbre par ses coutumes maritimes; Riga, Elbing, Greifswald, Stralsund, Rostock, Wismar, Lübeck, Hambourg, Campen, avaient promis à Philippe le Bel de n'importer ni laines, ni cuirs anglais, écossais ou irlandais (7).

Le blocus continental de l'Angleterre, dont le premier jalon se trouvait ainsi posé, ne devint effectif qu'après

(1) Moyennant 30,000 livres sterling. Archives nation., J 457, pièce 2, orig., publiée par Jal, *Archéologie navale*, t. II, p. 294.

(2) Pardessus, *Lois maritimes*, t. III, p. 11-19 : *Gulathing* de 940 confirmé en 1274.

(3) Moyennant 6,000 marcs sterling. (Archives nation., J 457, pièce 5.)

(4) Compte de Jean Arrode arrêté le 28 août 1296. (Jal, *Archeol. nav.*, t. II, p. 326.) — Archives nation., J 457, pièce 6.

(5) Bergen, 1296. (Archives nation., J 457, pièce 10.)

(6) Archives nation., J 457, pièce 9.

(7) Paris, 16 février 1295. *Suerges traktater med hammande magter jemte andra dit hörande handlingar*, ufgifne af S. Rydberg. Stockholm, 1877, in-4°, t. I, p. 306.

l'échec de nos projets d'invasion. Défense expresse d'importer des marchandises anglaises et d'exporter des chevaux de bataille, des blés, vins ou autres munitions dont l'ennemi pût profiter, fut alors bannie par tout le royaume (1). De gré ou non, la Flandre s'y trouva comprise; seule, était autorisée l'entrée des marchandises en provenance d'un pays désormais allié, l'Écosse (2); les navires neutres saisis avec cargaison écossaise furent relâchés (3).

A la suite d'une conférence de Philippe le Bel avec le comte Florent, la Hollande se fermait à son tour au commerce britannique. Le 24 janvier 1296, Édouard mandait en hâte à ses baillis d'arrêter tout départ pour cette destination et de diriger les marchands sur le Brabant encore fidèle (4). Mais, devant le dernier asile des négociants anglais, une escadre, partie de Harfleur au mois de mars (5), apparut. Son commandant, Michel du Mans, dit de Navarre, enleva lestement les bâtiments ennemis (6). Il songeait à mieux. Un prompt ravitaillement (7) à Rouen, Leure, Harfleur, lui permit de reprendre la mer au mois de juillet. Il avait combiné contre Yarmouth un coup de main qu'un millier d'hommes, Français et Flamands, déguisés en pêcheurs devaient exécuter. Malgré la précaution que le roi avait prise de dépêcher en Flandre deux commissaires avec ordre de consigner tous les navires en partance (7 juillet) (8),

(1) Guillaume de Bernay et Jean Widerue reçoivent un nouvel ordre de faire exécuter cette consigne. Paris, 17 octobre 1296. (*Mélanges Colbert*, vol. 346, p. 48.)

(2) Saint-Germain-en-Laye, 28 août 1296. (*Mélanges Colbert*, vol. 346, p. 47.)

(3) Paris, 1er juin 1296. (*Mélanges Colbert*, vol. 346, p. 37.)

(4) Bartholomæi de Cotton, *Hist. angl.*, p. 303.

(5) Lat. 9069, f° 884 v°.

(6) Lat. 9069, f° 910. Il était de retour le 31 mai avec cinq prises.

(7) Le ravitaillement de la flotte fut confié à Gilet Châtelain, qui rendit son compte le samedi après la Saint-Jean-Baptiste, 30 juin 1296. (Lat. 9069, f° 885.)

(8) *Mélanges Colbert*, vol. 346, p. 46

le mystère transpira : Michel du Mans, à son arrivée devant Yarmouth, trouva en face de lui les vaisseaux de guerre de l'amiral Botetourt, massés là depuis le 18 juillet (1). Il se borna donc à balayer la mer du Nord durant l'été et l'automne (2), et le fit avec un tel succès qu'Édouard Ier défendit de laisser sortir aucun convoi à la merci de la croisière (3). On n'eut à déplorer, du côté des Français, que la perte de la nef royale *Philippe*, la plus fameuse des coques des deux pays, qui succomba dans un sanglant conflit contre une division anglaise (4).

Une seconde escadre mouillée à Cherbourg, qu'elle était venue occuper précipitamment au moment de la descente ennemie, y complétait ses armements (5). De là, l'*amiral des galères* Otton de Toucy (6), le premier amiral en titre que nous ayons eu dans les mers du Ponant, observait les mouvements d'une grosse flotte massée à Plymouth au commencement de l'année 1296. Elle s'ébranla le 15 janvier et mit le cap au sud-sud-ouest; une pointe dans la rade de Saint-Matthieu, où cette fois la ruse des Bretons ne put sauver « ce qui estoit repost sous terre », lui procura des vivres, mais fut suivie d'un échec devant l'abbaye de Saint-Guénolé du Bois (7). A bord des trois cent cinquante-deux bâtiments qui composaient l'expédition, une armée anglaise

(1) NICOLAS, *History of the royal Navy*, t. I, p. 278.

(2) Le 21 décembre, il rendit compte de sa campagne. (Lat. 9069, fol. 931.)

(3) 30 août 1296. (BARTHOLOMÆI DE COTTON, *Hist. angl.*, p. 313.)

(4) *Flores historiarum*, t. III, p. 99, 289.

(5) En pavois, lances, apparaux fabriqués dans les forêts de Robert Bertran, sire de Bricquebec. Philippe IV donne l'ordre d'en solder les frais, 19 février 1296. (JOURDAIN, *la Marine sous Philippe le Bel*, p. 386, n° 2.)

(6) Nommé le 23 décembre 1295. (Lat. 9069, fol. 898. — Lat. 9069, fol. 898 v°.

(7) Archives nation., J 240, p. 18, analysée par M. DE LA BORDERIE, *le Commerce et la féodalité en Bretagne*, dans la *Revue de Bretagne et de Vendée*, t. V (1859), p. 357. — DOM MORICE, *Histoire de Bretagne*, t. I, p. 216.

passait en Guyenne sous le commandement des comtes Edmond de Leicester, Henry de Lincoln et de Jean, duc de Bretagne. Elle enleva Lesparre le jeudi saint 22 mars; le samedi, elle se heurtait aux dix mille hommes du maître des arbalétriers Jean de Brûlas et du capitaine de l'armée navale de la Gironde (1), Oudart de Maubuisson, qui couvraient Bordeaux. Un combat sanglant engagé sur le fleuve et dans les rues, tourna à notre avantage; la flotte ennemie, se repliant en désordre, descendit la Gironde, brûla Langon, Saint-Macaire, et vint atterrir à Bayonne (2). Elle fut renforcée par les « bonnes gens » de mer de l'amiral Barrau de Sescars, qui avait reçu l'avis de se ranger aux ordres des amiraux de la métropole, Libourne et Botetourt (3).

Mais Philippe le Bel ne lui laissa point poursuivre ses avantages; profitant des fautes qu'elle avait commises en spoliant à nouveau les Bretons et en inquiétant les Basques, il étendit sur l'Océan, comme il l'avait fait sur la mer du Nord, la trame du blocus continental. Dans la trouée de Guyenne, il jeta l'armée de Robert d'Artois et l'escadre d'Otton de Toucy : une vingtaine de galères et de galiots (4). Toucy, muni d'une provision de route, le 1er avril, à son départ de Cherbourg (5), débarqua à Guernesey quelques troupes qui détruisirent le quai de Saint-Pierre-Port et occupèrent pour un temps éphémère le Château-Cornet (6); puis il vint bloquer les places fortes occupées par les Anglais sur la Gironde. Bourg, étroitement serrée (7), était en

(1) Lat. 9069, fol. 896 et 926 v°. — Lat. 17658, fol. 20.

(2) Guillaume Guiart, *la Branche des royaus lingnages,* dans les *Historiens de France,* t. XXII, p. 220.

(3) Mandement d'Edouard Ier à l'amiral Barrau de Sescars, 12 décembre 1295. (Moreau, vol. 640, fol. 239.)

(4) Lat. 9069, fol. 925.

(5) P. Anselme, *Histoire généalog.*, t. VII, p. 734.

(6) *Bibliothèque de l'École des Chartes*, t. XXXVII, p. 143. — Dupont, *Hist. du Cotentin*, t. II, p. 194.

(7) Le 1er septembre, devant Bourg, Toucy touchait 20,000 livres pour l'entretien de l'escadre. (P. Anselme, *Hist. généalog.*, t. VII, p. 734.)

détresse, quand soudain une nef sortit de Blaye avec une cargaison de vivres et passa au travers des galères du blocus (1). Elle était commandée par l'intrépide Simon de Montégu. Sur ce, la grosse flotte qu'Henry de Lincoln amenait de Bayonne fut signalée. Trop faible pour risquer une bataille, Toucy se replia sur les places françaises de Bordeaux et la Réole ; malade, moribond, il résignait son commandement entre les mains d'Henri Marchese (23 octobre) (2). Bientôt l'ennemi s'éloigna et disparut. Pour la campagne prochaine, le nouveau capitaine échelonna ses navires de course, quatorze galères, cinq huissiers et plusieurs galiots, depuis la Réole (3) jusqu'à la Rochelle, de façon à intercepter les convois. La même tactique était adoptée dans la Manche, où la seconde escadre royale, d'égale force, avait Rouen comme base d'opérations et Calais comme poste avancé ; elle pourchassait l'ennemi avec sept huissiers, dix galères et plusieurs galiots (4). Comme on renonçait à envahir l'Angleterre, Philippe le Bel s'était défait de ses nefs de transport et n'employait plus que des croiseurs pour maintenir rigoureusement le blocus. Suivant l'expression énergique d'un contemporain, « nostre segneur le roy ot tout désarmée la mer, c'est à savoir l'an IIII^{xx} XVI (5). »

(1) RISHANGER, *Chronica*, p. 155. — Édouard Ier mandait le 11 avril 1296 à Richard Fitz James, gouverneur de Bourg, qu'il lui envoyait six nefs chargées de blé. (Moreau, vol. 640, fol. 249.)

(2) Lat. 9069, fol. 858. — Lat. 9783, fol. 87. — DU CANGE, *Glossarium mediæ latinitatis*, art. Admir. — En mémoire des bons services de Toucy, sa fille reçut du roi une dot de 1,500 livres. (Coll. Clairambault, vol. 107, p. 8365.)

(3) Lat. 9783, fol. 87. — Le compte de « G. de Cornalli » pour les galères de la Gironde est rendu le mardi après les Brandons, 1296 (n. st. 1297) (Lat. 9069, fol. 898 v°.) — Moreau, vol. 640, fol. 261.

(4) Rapport de l'amiral Benoit Zaccaria (Rouen, fin de l'année 1297). (Archives nation., J 456, n° 36^{4} ; publié dans les *Notices et extraits des mss.*, t. XX, 2e p., p. 112-117, par BOUTARIC, *Documents inédits relatifs à l'histoire de France sous Philippe le Bel.*)

(5) *Notices et extraits des mss.*, t. XX, 2e p., p. 126.

Le vicomte d'Avranches, délégué en Bretagne, informait contre les armateurs qui trafiquaient et vendaient des munitions en Angleterre. De Saint-Malo à Quimper, dans dix-huit ports, le vicomte nota peu de délinquants; il recueillit au contraire de nombreuses doléances de populations exaspérées par la dernière descente des Anglais (1). A l'imitation des Malouins, qui comptaient l'année précédente vingt-trois nefs dans la flotte française (2), les marins bretons, Even de Coquez, par exemple (3), allaient s'engager au service de la France.

Le séjour de la flotte anglaise à Bayonne avait donné une chaude alerte aux Basques, coupables de quelques pirateries contre les convois de leurs voisins (4); la menace de représailles provoqua une formidable ligue des ports de la Navarre. Santander, Laredo, Castro-Urdiales, Vittoria, Bermeo, Guetaria, Saint-Sébastien, Fontarabie, se confédérèrent immédiatement en une *Hermandad* ou *Confrérie*, dont le statut principal spécifiait l'interruption de tout négoce avec Bayonne, avec l'Angleterre et avec la Flandre durant la guerre (mai 1296) (5). Si la Flandre était comprise dans la prohibition, c'est que, on se le rappelle, quinze navires basques furent capturés dans les eaux de Dam (6). La rancune navarraise, conseillée par Philippe le Bel, ne se borna pas à une simple mise en interdit. Le 2 mai de l'année suivante, Bermeo nommait des plénipotentiaires à une nouvelle

(1) 1296. (Archives nation., J 240, p. 18, analysée par A. DE LA BORDERIE, *le Commerce et la féodalité en Bretagne,* apud *Revue de Bretagne et de Vendée,* t. V, p. 357.)

(2) Compte de Girart le Barillier, publié par JAL, *Archéol. nav.,* t. II, p. 304.

(3) 1299. (Latin 9783, f° 100.)

(4) Les Basques avaient intercepté les nefs bayonnaises : *Sainte-Marie,* revenant d'Afrique (1295); *Saint-Pierre* et *Saint-Nicolas,* revenant d'Angleterre (1297). (RYMER, *Fœdera,* t. I, 3e p., p. 150, 178. — *Coleccion diplom. de la Cronica de D. Fernando el IV,* t. I, p. 286-352.)

(5) *Coleccion diplomatica de la Cronica de don Fernando el IV*, t. I, p. 53.

(6) Cf. *supra*, p. 347,

assemblée de la Hermandad à Castro-Urdiales pour entendre les propositions du roi de France aux villes maritimes et se concerter avec ses messagers sur la guerre anglaise (1).

A mesure que l'étau se resserrait davantage sur le commerce britannique, s'élevait par toute l'Angleterre un concert de plaintes de plus en plus vives : le Parlement les fit entendre au roi dans de violentes remontrances.

La laine, qui constituait à elle seule « la moyté de la value de tout la terre », ne peut plus, disait-il, s'écouler à l'étranger. Et pour achever la ruine de vos malheureux sujets, vous ne permettez plus l'exportation des laines que par certains ports où elles sont frappées d'une « maltote » destinée à couvrir les frais de l'expédition de Flandre (2).

En dépit des protestations de ses sujets, Édouard avait trouvé le point faible de la politique française. Le blocus continental n'atteignait point seulement l'Angleterre ; il frappait aussi les Flamands, privés par là des matières premières d'outre-mer; Philippe le Bel ne put empêcher entre ses victimes une association d'infortunes. Sur ses mesures prohibitives, un souffle de liberté passa.

Libertaires par nature, libre-échangistes par besoin, les Flamands ne purent supporter d'entraves à leur commerce. Et le blocus continental, entamé aux Pays-Bas, s'effondra. Ce fut l'œuvre du traité de Bruges du 8 mars 1297 : l'alliance d'Édouard Ier et du comte Guy, un mutuel respect de leurs pavillons, en constituaient la base; on stipulait l'obligation pour chaque navire flamand ou anglais de porter un certificat de son port d'attache, de façon à déjouer tout subterfuge de l'ennemi, et l'on adopta la loi du

(1) Original aux Archives de la chambre des comptes de Navarre, copie en la *Collection Vargas Ponce*, t. LII, n° 8 ; analyse dans Duro, *La marina de Castilla,* t. I, p. 231.

(2) Remontrance du parlement anglais au roi, 1297 (publiée dans Hemingburgh, *Chronicon*, t. II, p. 125).

talion en cas de rixe entre les matelots des deux pays (1).

Par la brèche qui s'ouvrait sur le continent, Édouard Ier s'élança avec une flotte imposante, cinq cents vaisseaux, dit-on (2). Assailli en route par le vaillant armateur calaisien Pédrogue, il perdait quatre beaux navires (3). Quelques heures après, un combat terrible s'engageait entre deux divisions de sa propre flotte, entre les marins des Cinq-Ports et les gens d'Yarmouth. Édouard n'eut que le temps de dégager ses trois grandes nefs, en particulier *le Bayard*, qui portait le trésor, et de les pousser au large, hors du foyer d'incendie allumé par les marins des Cinq-Ports : vingt-cinq nefs d'Yarmouth brûlaient (4). Ce fut à ces sinistres lueurs, avec des troupes hargneuses de mécontentement, que, le 23 août, il abordait à l'Écluse.

L'armée française, le roi en tête, était alors occupée au siège de Lille : en ce moment même, arrivait en France, pour prendre la direction des opérations maritimes, le grand amiral de Castille. Il reçut le titre d'amiral général du roi (5).

Benoit Zaccaria, digne émule de Roger de Loria, n'avait pas cette fougue impétueuse, cette audace dans les périlleuses reconnaissances et cette imagination fertile en stratagèmes, qui eussent secondé puissamment l'invasion de l'Angleterre. Mais il était instruit et prudent ; dès lors qu'on s'en tenait à un blocus, un tacticien convenait mieux qu'un foudre de guerre.

(1) Rymer, *Fœdera*, t. I, 3e p., p. 176.

(2) De nombreux Gallois et Irlandais étaient à bord. (*Calendar of documents relating to Ireland* (1293-1301), p. 224.) — Contrairement à l'opinion des chroniqueurs, l'expédition comprenait quelques milliers d'hommes seulement, et non pas 1,500 chevaliers et 50,000 soudoyers. (Cf. Funck-Brentano, *Philippe le Bel en Flandre*, p. 256, n. 6.)

(3) *Chronique artésienne*, publiée par De Smet, *Corpus chronicorum Flandriæ*. Bruxelles, 1837-1845, t. IV, p. 457. — Funck-Brentano, *ouv. cité*, p. 255.

(4) Hemingburgh, *Chronicon*, t. II, p. 158.

(5) Lille, août 1297. (Du Cange, *Glossar. med. latinitatis*, art. Admir.)

Zaccaria avait fait son apprentissage en détruisant par de multiples croisières les principautés franco-vénitiennes de l'Archipel (1). Il commandait alors, comme mégaduc de l'empire grec, les galères que la commune de Gênes s'était engagée à fournir aux basiles (2).

Familiarisé de bonne heure avec la stratégie byzantine, il eut l'occasion d'appliquer ses connaissances lors de la bataille de Porto-Pisano, qui écrasa pour jamais la puissance navale de Pise. Il y commandait la seconde ligne des galères génoises, qui étaient rangées sur deux lignes (3), suivant l'une des formations de bataille exposées par Léon le Philosophe (4) : les expressions grecques de Pamphiles et Protontins ou Portentins qui se sont glissées dans le récit du chroniqueur officiel trahissent à quelles sources les amiraux s'étaient inspirés. D'humeur voyageuse, Zaccaria, passé au service du roi Sanche de Castille, battit l'émir al-omrah, le « miramolin » du Maroc, lui prit douze galères (août 1291) (5) et emporta l'année suivante (20 août) la ville marocaine de Rabat, qu'il assiégeait comme amiral mayor des escadres castillane, génoise et catalane. Le port Sainte-Marie, sur le Guadalquivir, qu'il reçut comme gratification (6), ne lui fut pas une occasion de rester en Espagne, et, sans cesser ses relations avec

(1) Tous les ans, à partir de 1265, il organisait une expédition contre les Français de Guillaume de la Roche en Grèce ou contre les Vénitiens de Nègrepont et des îles. (Du Cange, *Histoire de l'empire de Constantinople*, éd. Buchon, t. I, p. 394.) — En 1288, Jean de Grailly fut encore repoussé par lui devant Tripoli. (Jacobi Auriæ, *Annales Januenses*, dans les *Monumenta Germaniæ historica*, t. XVIII, p. 322.)

(2) Par traité du 13 mars 1261. (Du Cange, *Histoire... de Constantinople*, t. I, p. 445. — *Atti della società ligure*, t. XVII, p. 277.)

(3) 6 août 1284. Oberto D'Oria, capitaine de la commune, s'était posté bravement en avant du front de bataille; huit chefs de division ou portentins, dont les pamphyles débordaient un peu de la première ligne, transmettaient ses ordres. (Jacobi Auriæ, *Annales Januenses,* dans les *Mon. Germ hist.*, Scriptores, t. XVIII, p. 307.)

(4) *Tactica,* t. XIX, p. 37-38.

(5) *Annales Januenses*, dans les *Mon. Germ. hist.*, t. XVIII, p. 344.

(6) P. Anselme, *Histoire généalogique,* t. VII, p. 738.

l'Orient byzantin (1), il trouva le moyen de répondre à l'appel de la France.

A peine débarqué à Rouen avec l'escorte habituelle des amiraux, deux galères (2), dont l'une était peut-être le superbe trois mâts *la Richesse*, tout incrusté de nacre et de perles (3), il élabora un plan de campagne en harmonie avec la politique de Philippe le Bel.

Voici, dit le vieux corsaire (4), « la melleur manière de guerroier que nous sachon pourvoier en nostre avis : » avec une escadre, « offendre » l'ennemi en mer et dans ses terres, dans ses vaisseaux et dans ses ports : par des descentes multipliées, le mettre sur les dents. Vingt huissiers, quatre galères et vingt-quatre bateaux me suffiront. Le roi a treize huissiers, j'en ai deux, les marchands de la Rochelle un, « IIII des plus grandes galies du dit roy » qu'on peut « haucer et eslargir et ouvrir-les par derrière, à guise d'ussiers », feront le compte. Chaque huissier embarquant vingt chevaliers avec leur suite, l'expédition s'élèvera à 400 cavaliers, 400 piétons, 4,800 mariniers. Deux galères suivront les huissiers et resteront à la garde des bateaux pendant les descentes : les autres feront le va-et-vient entre Rouen et l'escadre, pour apporter des vivres et des fourrages. Ainsi, les besoins de ravitaillement n'interrompront pas la campagne. Le « conduiseours » des chevaliers doit être fidèle, « de haut affaire », dur à la peine, et les équipages seront recrutés parmi l'élite des marins, moyennant

(1) En 1287, il y envoie sa galère *la Richesse* pour ses affaires. (*Annales Januenses*, *Mon. Germ. hist.*, t. XVIII, p. 318.)

(2) L'année même, le 4 octobre 1297, les *Capitoli* délivrés à l'amiral de Provence lui reconnaissaient le droit d'entretenir deux galères qui fussent toujours à sa disposition. (Cadier, *Essai sur l'administration du royaume de Sicile*, p. 185, 287.)

(3) *Annales Januenses*, *Mon. Germ. hist.*, t. XVIII, p. 312.

(4) Archives nationales, J 456, n° 36[4], publié par Boutaric, *Documents inédits relatifs à l'histoire de France sous Philippe le Bel*, t. XX, 2e p., p. 112-119.

une haute paie mensuelle de 40 sols au lieu de 35 (1).

Dès maintenant, il faut choisir secrètement le chef de l'expédition, acheter les apparaux, les armes et les vivres; retenir les hommes en janvier prochain, sauf à leur donner en mars le reste de leur solde. Les marins engagés auront défense de revenir à terre pendant la durée de la campagne, de mars à juillet. Quant à moi, ajoutait Zaccaria, je ferai toujours mon devoir. Je vous envoie, du reste, sire, mon neveu Charles di Negro et Albert Vonnart pour tout renseignement.

Cet important mémoire, que jusqu'ici on a attribué à l'année 1295 (2), date en réalité de 1297, du séjour de Zaccaria à Rouen (3) : sans doute faut-il voir dans les mille livres qu'il reçut le 22 novembre du bailli de Rouen (4) une récompense de son judicieux avis.

Ce fut à la Rochelle, en décembre, que Zaccaria connut les instructions royales. Son fils Paléologue en était porteur (5). Le plan de campagne, semble-t-il, était approuvé, et le grand amiral, en plein hiver, s'apprêtait à ramener dans la Manche l'escadre de l'Océan (6). Durant l'année 1298, il ne cessa de sillonner la mer au grand dommage des Anglais. En janvier, le 30 juillet, le 30 octobre, il touchait diverses sommes pour l'entretien de son armée de mer (7). Une nef,

(1) Les frais d'une campagne de quatre mois, solde, vivres, réparations d'armures et d'apparaux compris, étaient évalués à 64,000 livres.

(2) Boutaric, *Documents inédits relatifs à l'histoire de France sous Philippe le Bel*, dans les *Notices et extraits des manuscrits*, t. XX, 2e partie, p. 111-112.

(3) Août à novembre 1297. — Ai-je besoin de faire remarquer que B. Zaccaria laisse clairement entendre qu'il écrit à Rouen et dans la dernière saison de l'année, quand il dit : « nous n'en avons à Rouen que X, » et qu'il parle de janvier prochain.

(4) P. Anselme, *Histoire généalogique*, t. VII, p. 738.

(5) *Ibidem*.

(6) « Guillelmus Vitalis de Ripparia, pro toto residuo vadiorum galearum de Rupella LXV l. XI s. XI d. t. » (24 juillet). (Lat. 9783, f° 81.)

(7) 7,000, 4,000, 12,000 livres. (P. Anselme. *Hist. généalog.*, t. VII,

une galiote et d'autres navires achetés par le roi vinrent successivement renforcer son escadre (1). Bien que les chroniques soient muettes, nous pouvons être certains que notre croisière gêna les opérations maritimes d'Édouard I[er] (2) et qu'elle ne fut pas sans poids sur la conclusion d'une trêve. A Bayonne, Blaye, Bourg, Yarmouth, aux Cinq-Ports, quatre *bons hommes* nommés par Édouard faisaient jurer aux maîtres de nefs de servir fidèlement l'Angleterre contre les Français (3). Preuve certaine qu'on craignait des défaillances.

La division navale de Michel de Navarre, « amiral du roi de France dans le fleuve de Bordeaux, » (4) avait tenu en échec les pirates qui infestaient la Gironde (5). Je ne sais si, parmi ses compagnons, il ne faut pas compter un aventurier que les ballades écossaises ont rendu populaire. Wallace serait venu en France, où ses exploits contre les pirates, contre un Jean de Lynn entre autres, auraient excité la verve de nos trouvères. Ce fut surtout en Guyenne qu'il se distingua ; mais les ballades écossaises, aussi pauvres en données historiques que riches en réminiscences bibliques, ne rapportent de ses hauts faits qu'un combat contre un lion... en Guyenne (6) !

Lion et léopard, Écosse et Angleterre, allaient se retrouver en présence, mais seuls et sur un autre terrain.

Le 30 juin 1298, était intervenue une sentence arbitrale de Boniface VIII. La guerre s'assoupit par une trêve entre

p. 738.) — 17 juillet 1298. Thibaut Cochevil paie 76 mines de blé prises « pro garnisione galearum regis in Normannia ». (Lat. 9783, f° 80.)

(1) Journal du Trésor à la date des 7 juin, 4 août, 16 décembre 1298. (Lat. 9783, f° 68, etc.)

(2) *Documents illustrative of the history of Scotland* (1286-1306), t. II, p. 342-344.

(3) Janvier 1298. (Archives nation., J 652, p. 21.)

(4) Clairambault, vol. 825, pièce 48.

(5) Le compte des prises fut rendu le 5 mai 1298. (Lat. 9069, f°s 897-898.)

(6) Fr. MICHEL, *les Écossais en France*, t. I, p. 44.

les peuples, par des alliances de famille entre les rois. Édouard I[er] épousa Marguerite; Édouard, son fils, épousa Isabelle, sœur et fille du roi de France (1). La trêve, prolongée en 1300 et 1301, spécifiait que chaque parti garderait ses positions et délaisserait ses alliés : l'Écosse, la Flandre.

Philippe IV semblait triompher. Il se maintenait en Guyenne; des germes de discorde semés entre la Normandie et l'Angleterre séparaient à jamais les deux nations. L'Angleterre perdait l'empire de la mer, que conservaient, que disputaient tout au moins nos deux escadres permanentes de la Manche et de l'Océan; elle avait failli subir l'invasion, elle souffrait du blocus continental.

Mais à ces trois actes, pirateries, invasion, blocus, il manquait un épilogue; le *statu quo* de la trêve n'en était pas un. L'épilogue se déroula, rapide, foudroyant, au travers de la guerre de Flandre. La sédition de Bordeaux décidait de la perte de la Guyenne, que sanctionna le traité du 29 mai 1303 (2).

(1) Juin 1299.
(2) Rymer, *Fœdera*, t. I, 4e p., p. 3, 14, 24.

GUERRES FLAMANDES

I

(1299-1304)

Le blocus continental de l'Angleterre eut pour corollaire la guerre de Flandre. Le traité de Bruges, en réservant aux pavillons anglais et flamand le monopole de l'intercourse, avait déterminé une crise économique dans les ports français. Une émeute éclata à Calais en 1298 et dut être sévèrement réprimée. Mais l'hommage que Guy de Flandre prêta au roi d'Angleterre porta à son comble l'exaspération de Philippe IV. En mars 1299, Renaud Barbou, bailli de Rouen, équipait les navires du roi (1) : *la Superbe*, de Bayonne ; *le Crinεus* (2), dix galères et une galiote, que montèrent des marins provençaux (3), soldés le 13 avril. Le lendemain, l'amiral Benoît Zaccaria (4) partait pour barrer le Zwyn, l'artère fluviale qui alimentait Dam, l'Écluse et

(1) Il touche 16,000 livres. Journal du Trésor à la date des 3 et 6 mars. (Latin 9783.)

(2) Lat. 9069, f° 897.

(3) Lat. 9069, f° 900 : « Compotus Reginaldi Barbou de solutionibus per ipsum factis apud Rothomagum, lunæ ante Pascha 1299 [13 avril] pro decem galeis et uno galioto missis in Flandriam, quibus Benedictus Zachariæ fuit admiraldus. »

(4) Il touchait une provision de 7,000 livres. (Lat. 9783, f°s 44, 68.)

Bruges (1), et qui rayonnait, par un admirable système de canaux, jusqu'à Lille, Ypres et Thourout (2). Les malheureux ambassadeurs du roi d'Écosse, éconduits par Philippe IV, l'accompagnaient. Ils s'embarquèrent à Dam (3).

La croisière de Zaccaria dura toute l'année, jusqu'en janvier 1300, où il était de retour à Rouen (4). Il avait chargé son fils Paléologue de protéger en son absence les côtes françaises (5). Mais la nostalgie du pays natal, le désir de batailler encore contre les mécréants, étreignaient ces rudes hommes de mer. C'était l'année du grand Jubilé, où Rome attirait tant de pèlerins. Le père et le fils s'en allèrent, libérés de toute dette vis-à-vis du Trésor (6), commander une escadre que les dames de Gênes armaient contre les Sarrasins (1300). Benoît finissait sa carrière comme il l'avait commencée, par la croisade. Il toucha jusqu'à sa mort, en 1314, la pension du roi ; ce fut avec l'argent de la France, on peut le dire, qu'il fonda le petit royaume de Chios dans l'Archipel, sentinelle perdue aux avant-postes de la chrétienté (7), sur la route de Byzance, la ville impériale que Philippe IV convoitait (8).

Remplacer les Zaccaria n'était pas facile. On rappela

(1) *Annales regis Edwardi I*, à la suite des *Willelmi Rishanger Chronica*, p. 438.

(2) Funck-Brentano, *Philippe le Bel en Flandre*, p. 33.

(3) Edouard I[er] les fait poursuivre par quatre navires armés à Douvres (10 juin). (*Documents illustrative of the history of Scotland*, t. II, p. 373.

(4) Paléologue touche une indemnité le 15 novembre. (P. Anselme, *Hist. généalog.*, t. VII, p. 738.)

(5) Il touche 500 livres du bailli de Rouen. (Lat. 9783, f° 5 v°.)

(6) Zaccaria verse 240 livres 18 sols au Trésor (1300). (P. Anselme, *Hist. généalog.*, t. VII, p. 738.)

(7) P. Anselme, *Ibidem*. — Il y ajouta, en 1308, l'île de Thasos (Muntaner, *Chronique*, ch. ccxxxiv), son successeur grossit l'héritage en acquérant la baronnie de la Chalandritza. (*Chronique de Morée*, éd. Morel-Fatio pour la Société de l'Orient latin. Genève, 1885, in-8°, p. 136.) — En 1317 encore, Paléologue Zaccaria se faisait recommander à Philippe le Long par le pape comme le fils d'un loyal serviteur de la France. (Archives du Vatican, reg. vat. 109, fol. 42, cap. 173.)

(8) Delaville Le Roulx, *la France en Orient*, t. I, p. 48, 72.

dans la Manche l'amiral de l'escadre bordelaise; Michel du Mans, portant sa base d'opérations de Rouen à Calais, à proximité de la Flandre, put ainsi coordonner ses mouvements avec Charles de Valois, commandant l'armée de terre, qui lui donna ordre d'appareiller en avril 1300 (1). Michel du Mans fut activement secondé par le sire de Heleville et par l'armateur Jean Paie-d'Ogre (2) ou Pédrogue. Au port de Calais, des mesures très sévères empêchaient les surprises de l'ennemi. Tout maître de vaisseau devait arborer ses couleurs, sous peine de 60 sous d'amende « pour deffaute d'un pénonchel à se nef (3) ». Un sémaphore, tenu par les maîtres de la maladrerie, indiquait aux navires quand ils pouvaient enfiler le chenal (4).

On connaît cette campagne de 1300, commencée par la victoire, par la prise de Douai, Béthune, Gand; terminée par la perfidie, par « la lance du parjure, la lance de Judas (5) ». Guy de Flandre s'était rendu à Charles de Valois, sur la promesse qu'on lui restituerait ses domaines. Emmené à Paris, au mépris de la parole donnée, il fut jeté en prison, ses États confisqués.

Philippe IV confia l'administration de la Flandre à un capitaine énergique, mais arrogant et cupide. Une année s'écoule. Bruges, grevée d'exactions, murmure. Dans la nuit du 17 au 18 mai 1302, une émeute y éclate soudain,

(1) Jourdain, *la Marine militaire sous Philippe le Bel*, p. 388, n. 4.

(2) Pédrogue avait enlevé, peu avant, la nef de Pierre de Saint-Paul, marchand de Bayonne. (*Lettres de rois, reines*, etc., publiées par Champollion-Figeac, *Documents inédits*, t. II, p. 30.) — 2 janvier 1300. « Johannes Paie d'Ogre, marinarius de Calays, pro XVIII doliis alectium suorum captis... pro garnisione Flandrie, XVIII l. X s. p. » (Lat. 9783, f° 5 v°.)

(3) Rôle d'amendes et de retraits de la baillie de Calais pour la Chandeleur 1300. (Archives du Pas-de-Calais, comptes des baillis de Calais pour 1300.)

(4) *Ibidem.* « Les maistres de la maladrerie, pour chou qu'il falirent a metre l'estake sour le banc qui est signe d'entrer les nés au havene, jugié par le prévost a X livres, paiet s'il plet as maistres : paiet X livres parisis. »

(5) Dante, *Purgatorio*, ch. xx.

et les gens d'armes français, surpris par ces matines brugeoises aussi imprévues que les Vêpres siciliennes, sont massacrés dans leurs lits et dans les rues, qu'ils jonchent de cent vingt cadavres (1). L'insurrection gagne la côte, Dam, l'Écluse, Nieuport, Gravelines.

Dès le début du mois, le château de Maele, aux environs de Bruges, avait été enveloppé par des milliers d'insurgés. L'amiral Michel du Mans y gardait, avec une petite garnison de dix-sept hommes, les approvisionnements de l'armée française et les richesses des patriciens flamands.

Il opposa à ces vagues humaines qui déferlaient contre le château une résistance désespérée. Ce ne fut qu'après un assaut de plusieurs heures et au prix de nombreuses pertes que les insurgés pénétrèrent dans la place à la suite de leurs meneurs, un grand seigneur, un tisserand et un boucher. Ils décapitèrent l'héroïque amiral et fêtèrent leur succès par l'orgie (2).

Des deux armées françaises envoyées pour venger les malheureux, l'une se fait écraser à Courtrai (11 juillet), l'autre ne remporte aucun avantage et doit être licenciée (novembre). Le contre-coup de ces échecs est ressenti sur mer, où les galères de l'amiral Renier Grimaldi (3) et les nefs bretonnes mandées le 15 juin (4) ne peuvent prendre l'offensive. Bien plus, nos marins se voient enlever tout un convoi (5). Bordeaux, mal gardée, passe aux Anglais. Philippe le Bel, attaqué de tous côtés, en guerre avec Boniface VII, doit restituer l'Aquitaine (mai 1303).

Ce sacrifice lui permet de reprendre les hostilités contre

(1) Funck-Brentano, *Philippe le Bel en Flandre*, p. 392.

(2) Coll. Clairambault, vol. 825, p. 48. — Funck-Brentano, *ouv. cité*, p. 383.

(3) Lat. 9069, f° 971.

(4) Fontanieu, portefeuille 50, f°s 11 v° et 12 v°, analyse.

(5) L. Van Velthen, *Spiegel historical of Rym-Spiegel*, éd. Isaac Le Long. Amsterdam, 1727, in-fol., lib. IV, cap. XLIII.

la Flandre. En 1304, d'immenses approvisionnements convergent de tous les bailliages vers Calais pour une armée de 72,000 hommes, pour une flotte puissante en proportion. Dix galères royales sont réparées à Saint-Savinien (1); d'autres galères, des nefs normandes et espagnoles s'apprêtent à Rouen, Leure et Calais (2). Vingt nefs anglaises bien armées, capitaines Robert de Burghersh, Roger le Sauvage, Pierre de Dunwich, ont ordre de quitter Sandwich le 24 juin et de rallier la flotte française (3). Les corsaires commis à la garde de nos ports ramassent tous les bâtiments suspects (4).

A la Pentecôte, la trêve accordée aux Flamands expirait. Le capitaine de Calais Oudart de Maubuisson, le capitaine de Saint-Omer Renaud de l'Églantier, Hourry L'Allemand, les sires de Fiennes, d'Haveskerke, de Ghistelles, rassemblent 900 hommes d'armes, 2,000 piétons, et marchent sur Gravelines. Cinq galères, commandées par l'amiral Renier Grimaldi, les appuient (5).

Comme le reflux laissait à sec les fossés de Gravelines, Oudart de Maubuisson en profite pour conduire ses colonnes à l'assaut. Mais le capitaine Gautier de Brukerque, résolu de mourir sur la brèche, les arrête et les refoule sur la contrescarpe. La position des Français était critique. Le flux, qui montait, leur arrivait aux épaules; heureusement il amenait du secours, les galères de Grimaldi; des entreponts surgissent 500 soldats.

(1) Par le sénéchal de Saintonge, Pierre le Baleux. (Lat. 9069, f° 272.)

(2) « Compotus P. Le Reve et Barbou prædicti de armata maris, tam pro galeis quam navibus, facta apud Rothomagum, Leuram et Calesium, 1304. » (Lat. 9069, f° 971.)

(3) RYMER, *Fœdera*, t. I, 4e p., p. 31-32.

(4) Tel est le métier de Guillaume Guérard et de Guillaume du Moustier, maîtres de *la Bofarde* et de *la Mariote*. (*Les Olim*, éd. Beugnot, t. III[1], 196.)

(5) GUILLAUME GUIART, *la Branche des royaux lingnages*, vers 16371, apud *Historiens de France*, t. XXII, p. 253.

L'amiraut qui les doit mener
A voiz haute, clère, en riant,
Les va de bien faire priant (1).

Électrisées par cette voix de tonnerre, les troupes fraîches sautent dans les fossés, s'élancent sur les remparts et Gravelines est nôtre. C'était le mardi 14 juillet 1304.

Cet heureux début fut suivi d'une grande victoire navale. Toute la Flandre insurgée attaquait la France au sud, la Zélande au nord. A la nouvelle que son allié, le comte de Hollande et de Hainaut, était assiégé dans Zierikzée par un corps de 15,000 Flamands, Philippe le Bel manda à sa flotte d'appareiller immédiatement. Sans attendre les renforts anglais, l'amiral Grimaldi part avec 11 galères, 8 nefs de Galice et 30 nefs normandes ou calaisiennes rassemblées par Pédrogue (2).

Cependant le fils du comte de Hollande, Guillaume, avait réuni 10,000 hommes à Schiedam pour dégager son père. Mais de tous ses bâtiments, courts et bas, cinq seulement pouvaient être armés en guerre; ses troupes auraient été immobilisées à l'embouchure de la Meuse, si la flotte française n'avait apparu. Elles s'embarquèrent en masse sur les nefs hollandaises et françaises, qui rebroussèrent chemin vers la Zélande. Non sans peine, on remonta l'Escaut, chaque nef remorquée par son bateau, feux allumés au haut des mâts, afin de prévenir les assiégés. Le port de Zierikzée

(1) *Ibidem*, vers 17020 et suivants.

(2) Je suis désormais le récit si curieux et si développé que Guillaume Guiart, l'un des combattants français, et Melis Stoke, Hollandais qui se battait aussi sous notre pavillon, ont laissé de la bataille navale de Zierikzée. (Guiart, *la Branche des royaus lingnages*, apud *Historiens de France*, t. XXII, p. 269-281, vers 18044 à 19471. — Melis Stoke, liv. IX de sa *Chronique*, éditée par W.-G. Brill. Utrecht, 1885, 2 in-8°. — Cf. aussi Legrand d'Aussy, dans les *Mémoires de l'Institut, Académie des sciences morales et politiques*, t. II, p. 302-375. — De Smet, *Guerre de Zélande*, p. 21-36. — Jourdain, *la Marine militaire sous Philippe le Bel*, dans les *Mémoires de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, t. XXI, p. 1, 401. — Funck-Brentano, *Philippe le Bel en Flandre*, p. 470.)

était barré par une digue que défendait la flotte ennemie.

A cette vue, l'amiral, « qui sus touz les vessiaux est mestre, » et le *souverain* des nefs, Pédrogue, rangent leurs bâtiments sur quatre lignes de profondeur. L'infant de Hainaut et Pédrogue, « qui n'a pas nef à garçonnaille, » occupent le front de la phalange avec quinze nefs ; quinze autres sont en seconde ligne et quatorze au troisième rang. La quatrième ligne comprend les onze galères de Grimaldi (1).



SCEAU DE CALAIS, 1308.
(Cf. DEMAY, *le Costume au moyen âge d'après les sceaux*, p. 260.)

Aux créneaux veillent les soudoyers, la lance au poing, l'épée au clair, les fauchons à portée de la main. Dans les hunes carrées, garnies de traits et de pierres, trois sergents sont montés. Cinq ou six autres, dans les batelets qu'on a hissés à mi-mât, ajustent leurs arbalètes, tandis que leurs compagnons tendent l'espringale que chaque navire porte à la proue.

Sous Ciricé, en la rivière,
Fu l'euvre espoventable et fière.

Ainsi commence, avec une allure d'épopée, le récit de la bataille. Cent mille hommes vont se heurter. Flamands « à plenté, ardanz de guerre comme brèse », sont quatre contre un, 80,000 contre 21,000, 500 nefs contre 55 ou 59 (2).

(1) Vers 18308 et suivants.

(2) Villani, non moins bien informé que nos auteurs, mais plus rassis, ramène les chiffres fantastiques de la flotte flamande à 80 vaisseaux de guerre, équipés chacun de 100 hommes et de gens d'armes. (*Historie fiorentine*, dans MURATORI, *Rerum italicarum scriptores*, t. XIII, col. 411-412.) Il se trompe toutefois en évaluant la flotte française à 16 galères génoises de Grimaldi et à 20 nefs anglaises.

Songez que c'est un poète et combattant qui parle, deux motifs pour exagérer et décupler le nombre de nos ennemis.

Nous avions pour adversaire un jeune homme plein de fougue, dont les manœuvres imprévues surprenaient et culbutaient les meilleures troupes. Généreux, élégant, il était l'idole des soldats. La victoire le suivait ; et ce jour-là, comme il soutenait les droits que son père lui avait cédés sur les îles de l'Escaut, il devait s'obstiner à vaincre (1). Guy de Namur — c'était lui — mit habilement à profit sa supériorité numérique, en plaçant sur le front de bataille toutes ses grandes nefs et en soutien les bâtiments plus petits :

Les granz nés furent ès frontières
Et les petites derrenières.

Sans attendre l'attaque, il s'ébranle vers midi, son magnifique vaisseau en tête de file.

Pédrogue, qui occupe la droite de la première ligne française, vole à sa rencontre avec quatre navires. Il est à une portée d'arbalète quand ses bâtiments touchent par une brasse de profondeur sur un banc de sable. Dans cette position difficile, il est obligé de repousser les assauts de l'ennemi. « Les flèches volent dru comme des flocons de neige, elles bruissent comme des abeilles en essaim. » L'accident renverse les plans des Français, ramenés de l'offensive à la défensive. Les quarante-quatre nefs qui ont suivi le mouvement de leur « souverain » se massent en un bloc, attachées entre elles par des câbles,

De leurs III batailles font une,

où d'un bord à l'autre on peut sauter sans craindre de tomber : sur cette immense plate-forme, il faut vaincre ou mourir, car il n'est point de coquet ou de barque de sauvetage que l'amiral Grimaldi n'ait fait retirer ; ses galères,

(1) Funck-Brentano, *Philippe le Bel en Flandre*, p. 332.

seules libres de leurs mouvements, mouillent à l'arrière-garde, assez loin du corps de bataille.

Ces nefs échouées, cette masse immobile, offrent une si belle proie au feu que les Flamands ne résistent pas à la tentation de lancer contre elles deux brûlots. Mais le vent détourne de leur but les nacelles incendiaires et les rejette sur la flotte flamande, où elles commencent leur œuvre de destruction. Pédrogue, que le reflux vient de dégager, profite de ce désordre pour attaquer *l'Orgueilleuse* de Bruges. Des deux espringales qu'il a au « mestre bout », il crible de garrots son adversaire : l'un des garrots traverse les galeries du château d'avant, où les « trompeeurs » soufflent dans des trompettes d'argent ; et telle est la force du coup qu'un des musiciens a le bras arraché, un second la poitrine transpercée par le trait, qui va ensuite « d'alée legière » se ficher dans les hourdis du château d'arrière. De la hune, pleuvent des galets « plus durs qu'acier, gros comme miches », auxquels Flamands ripostent à coups de briques. Mais Pédrogue arrive « bort à bort contre *l'Orgueilleuse* », que *la Jehannète* de Normandie presse d'autre part. Il saute à l'abordage et à la tombée de la nuit se rend maître des bourgeois de Bruges qui la défendent.

Tandis que notre aile droite est victorieuse, Guy de Namur entame notre aile gauche. Il a concentré les efforts de sept nefs « longues et hautaines » contre trois naves espagnoles, dont les « piautres », à l'extrémité de la ligne française, dépassent tous les autres éperons. Assaillis sans trêve ni répit par des troupes fraîches qui se relaient à l'abordage, les Espagnols et les Hollandais ripostent vaillamment : leurs bretèches fracassées à coups de hache, des voies d'eau dans leurs œuvres vives, 150 morts gisant « par javèles » sur leurs ponts inondés de sang, les trois naves sont enfin amarinées par Guy de Namur ; leurs derniers défenseurs, harassés de fatigue, ont pu gagner les navires voisins.

Il est minuit environ. Pédrogue charge de « gloes » enflammées deux nefs, que le flux emporte au milieu de la flotte ennemie. Les clartés des bûches lancées dans les bâtiments ennemis dirigent les coups des Français, dont la flotte reste dans l'ombre. Mordu de mort, plus d'un Flamand sanglotte

En criant : wacarme! wacarme!
Qui vaut autant con dire halas!

Leurs bâtiments épars çà et là n'ont plus aucun ordre. Guy de Namur envoie chercher à terre des troupes fraîches, qui arrivent deux heures avant l'aube. Mais le nombre des cadavres, les cris des blessés, dans la nuit, les frappent d'épouvante.

C'est le moment pour la réserve française d'entrer en ligne. L'amiral Grimaldi, monté sur un galiot armé de quarante arbalétriers, a observé les dispositions de l'ennemi. Il revient vers les galères réveiller ses gens, qui font aussitôt armes sur couverte. Lancées comme des chevaux au galop, enlevées par les rames, fouettées par le flux, les galères foncent sur une nef flamande, « que loing des autres seule avisent. » Elles l'enveloppent et la capturent; une seconde, une troisième nef, ont le même sort. Mais Guy de Namur fait hisser ses voiles et accourt à la rescousse avec une forte division. Il prend à partie la galère amirale, contre laquelle une autre nef se lance comme la foudre. Grimaldi repoussait à grand'peine l'abordage, quand éclatent les cris : Montjoie, Calais, Normandie, Hollande. Ce sont les nefs françaises qui surviennent. Les Flamands s'épouvantent : les coups pleuvent; point de merci à attendre. Zierikzée va venger Courtrai, « où la fleur de France fu ocise à si grant viltance. » Cerné par quatre navires (1), Guy de Namur refuse de se rendre : « Je resterai ici jusqu'à ma mort, pour

(1) Villani, liv. VIII, ch. lxxvii, apud Muratori, *Rerum italicarum scriptores*, t. XIII, col. 411-412. Villani dit 4 galères.

grande que soit la détresse. On m'emportera de force, mort ou vif. » Pris enfin, soit par un des soudoyers de Pédrogue, soit par Guillaume de Hollande, et entouré par une horde de soldats furieux qui voulaient le tuer, il se réfugia sur la galère de Grimaldi (1). Lui disparu, la flotte flamande fut écrasée.

Les vaincus étaient égorgés ou précipités par-dessus bord. Trois mille d'entre eux seulement furent admis à rançon.

Les vainqueurs débarquent des troupes, qui marchent vers les tentes des assiégeants; ils n'y trouvent que des cadavres, l'armée a levé le camp. Accueillis comme des libérateurs à Zierikzée, les Franco-Hollandais y séjournent deux jours; le troisième jour, à la nouvelle que 1,515 fugitifs de la flotte ennemie ont dressé leurs tentes aux Dunes de Zélande, ils envoient contre eux une colonne qui les défait complètement; les survivants, sous les ordres de Jean de Renesse, s'entassent dans une nef, qui coule sous leur poids.

Comblé de présents par Guillaume, comte de Hollande et du Hainaut (2); adulé par les Hollandais, qui le vantaient de plus savoir l'affaire de la mer que les Flamands (3), l'amiral Grimaldi revint en France, où d'autres récompenses, d'autres succès l'attendaient. Laissant Pédrogue à Calais, il débarque à Boulogne (4), d'où il expédie son prisonnier Guy de Namur à Paris. Puis il amène ses troupes victorieuses, et désormais inutiles sur mer, au secours du roi de France, qui assiège Lille. Une gratification de mille livres de rente

(1) Funck-Brentano, *Philippe le Bel*, p. 332.

(2) Qui lui donna le domaine de Koudekerke en Zélande, échangé le 28 décembre 1307 contre une rente de 300 l. t. (*Bulletin de la commission royale d'histoire de Belgique*, 2e série, t. IV, p. 78.)

(3) *Anchiennes Chroniques de Flandre*, apud *Historiens de France*, t. XXII, p. 393. — *Annales Gandenses*, apud *Mon. Germ. hist.*, t. XVI, p. 575.

(4) Guillaume Guiart, vers 19470.

encouragea ses bons et loyaux services (1). Quelques jours après, Grimaldi faisait des prodiges de valeur à la bataille de Mons-en-Puelle (2) ; les Flamands éprouvaient une seconde défaite et signaient le traité d'Athies.

La paix qui suivit permit à l'amiral de se livrer aux charmes de la piraterie, qu'il avait jadis pratiquée avec succès (3). Il y aurait flétri sa gloire, si Charles de Valois n'avait fait appel à son dévouement pour l'expédition de Romanie en 1307 (4).

II

(1315-1318)

Le traité d'Athies était, aux yeux des Flamands, un de ces pactes d'iniquité qui amorcent de nouvelles guerres. Ils avaient cédé Lille, la rage dans le cœur. Deux fois, en 1313 et 1314, le comte de Flandre, Robert de Béthune, essaya de reprendre sa ville; des démonstrations militaires suffirent quelque temps à l'arrêter. Mais la guerre devenait inévitable; de fréquentes incursions des Flamands dans le Tournaisis réclamaient un châtiment. En 1315, Louis X le Hutin, qui venait de succéder à son père Philippe le Bel, se

(1) 2 septembre. (P. Anselme, *Histoire généalogique*, t. VII, p. 738. — Du Cange, *Glossarium mediæ latinitatis*, art. Admir.)

(2) En novembre 1293, une galère armée par Renier Grimaldi et autres Niçois enlève, dans les eaux d'Agosta, *le Saint-Nicolas* de Messine. (Archives de Naples, *Reg. Angioini* 63, f°s 93 v°, 94.)

(3) Enquête d'Hugues de la Celle et du prieur de Saint-Martin-des-Champs sur la prise de plusieurs navires de commerce espagnols. Août-septembre 1305. (Collection Baluze, vol. 394, f° 695^8 v°. — *Les Olim*, enquêtes et procès, p. 175.)

(4) En 1311, il y eut quelques pirateries sans conséquence entre Anglais et Français. (Rymer, t. I, 4e p., p. 188, 197, 200.) — On continuait du reste à entretenir les galères de Rouen. « Compotus Renaudi Renier et P. Præpositi de operibus galearum apud Rothomagum. » 1er mars 1304-1er novembre 1308. (Lat. 9069, f° 971.)

porta entre Lille et Cambrai. Des pluies torrentielles l'obligèrent à rétrograder, « dolens et couroucés, moilliéz et crotés, » fuyant devant l'inondation, sans bagages et avec l'ignominieuse escorte des Flamands, qui le poursuivirent jusqu'en Artois (1).

La flotte de l'amiral Bérenger Blanc (2) et du réfugié bayonnais Amé de Soubist (3), réunie à Calais, répara par une prompte offensive la mauvaise impression que causait l'échec royal.

Elle avait ordre d'intercepter toute importation en pays ennemi (4). Les amiraux anglais Humphroy de Littlebury et Jean Sturmy, sous couleur de rallier notre pavillon, exerçaient une surveillance contre nous; leur coopération fut illusoire : leurs instructions, en date du 18 septembre (5), portaient de respecter durant quarante jours, délai habituel des lettres de marque, les marchands flamands qui revenaient d'Angleterre. Exaspéré de cette mollesse, Bérenger Blanc se chargea de faire la police jusque dans les eaux britanniques. Avec vingt-deux vaisseaux, il enfila la Tamise au mois d'octobre 1315, et l'audacieux marin arrêta, sans acception de nationalités, tout ce qui avait une provenance ou une destination suspecte. Un convoi de cinq bâtiments se formait à Margate pour Anvers; deux navires, *la Petite Edward* de Londres et un voilier hanséatique, furent confisqués par l'amiral français (6). Un grand dromon de Gênes,

(1) *Historiens de France,* t. XX, p. 614, 698.

(2) La flotte fut armée en Normandie par Martin des Essars et Raoul Rousselet, évêque de Saint-Malo. (Bibl. nat., De Camps, vol. 83, fol. 92.) — Blanc était un marin narbonnais; son prénom était déjà un indice de son origine méridionale; ses héritiers sont deux Narbonnais, Bernard Baron et Jean Foulquin. Mai 1325. (Arch. nat., JJ 62, cap. 347.)

(3) Clairambault, vol. 825, fol. 31.

(4) *Chronique* rimée de GEFFROY DE PARIS. (*Historiens de France,* t. XXII, p. 163). — *Grandes chroniques de France,* éd. P. Paris, t. V, p. 226.

(5) RYMER, *Fœdera,* t. II, 1re p., p. 86.

(6) Réclamations d'Édouard II en date du 2 novembre 1315, etc. (RYMER, t. II, 1re p., p. 88, 159, 160; t. II, 2e p., p. 70.)

chargé de froment, de miel et de vivres, soi-disant pour combattre la famine qui sévissait en Angleterre, éprouva le même sort non loin de Sandwich, aux Dunes (1). Puis, ce fut le tour d'une nef castillane et d'une nef portugaise (2), amenées comme les autres prises à Calais (3). Atteints dans leur commerce et dans leur industrie,

Flamans en orent la perte.
Blez, chars, vins, joiaux et avoir,
Dromons, chalanz, nez — ce fu voir —
Perdirent : mors et tant furent
Que contrester lor il nel purent (4).

Ils signèrent donc une trêve (5). Mais la mort de l'un des contractants, Louis X, en juin 1316, sembla pour l'autre partie la rescision pure et simple du contrat, et Robert de Béthune pressa ses préparatifs de guerre.

Notre escadre se trouvait également prête. Réparées par des calfats d'Aigues-Mortes, les galères royales avaient rejoint à Dieppe le gros de l'escadre ; en juillet, elles entraient en campagne (6) ; l'armée de Louis d'Évreux poussait jusqu'à Bergues (14 août).

Mais Bérenger Blanc, pas plus que Louis d'Évreux, n'engageait d'action décisive. La politique du nouveau roi de France, Philippe le Long, était la paix, flotte et armée ne devant servir qu'à peser sur l'insurrection flamande. Le

(1) La prise fut évaluée à la somme énorme de cinq mille sept cent seize livres douze sols sterling. (Rymer, t. II, 1re p., p. 97, 98; t. II, 2e p., p. 26, 27.)

(2) Archives nat., KK 1, fol. 79, 191, 309; 94 v°, 338 v°.

(3) Réclamations d'Édouard II en date du 2 novembre 1315 (Rymer, t. II, 1re p., p. 88) et du 26 juillet 1326 (Bibliothèque de Rouen, *Mss. Leber* 3, fol. 88), etc.

(4) *Chronique* de Geffroy de Paris. (*Historiens de France*, t. XXII, p. 163.)

(5) Valable jusqu'au 22 juillet 1316. (Archives nation., J 561 A, n° 24.)

(6) Franç. 20683, fol. 25 et 29. — Blanc rendait ses comptes, le relevé de ses vaisseaux et de la solde de ses matelots le 24 août à Rouen. (Lat. 9069, fol. 688.) — Le 29 août, Philippe V supprimait l'aide pour l'armée de la mer. (*Ordonnances*, t. I, p. 627. Cf. aussi Lehugeur, p. 53.)

1er septembre 1316, il signait avec Robert de Béthune un traité de paix ; quelques jours plus tard, des pirates flamands le récompensaient de sa modération en brûlant quatre nefs de Normandie dans la baie de Bourgneuf (1).

Circonstance aggravante, les pirates avaient pour complices des Bayonnais. Là était le danger pressenti et redouté par Philippe le Long. L'Angleterre pouvait à l'improviste créer des complications redoutables. Elle ne cachait plus son antipathie à notre égard.

Le sénéchal de Saintonge, Arnaud Cailhou, résumait la situation politique par cette apostrophe aux marins normands qu'il molestait : « Le roi de France a tant à fere aus Flamans qu'il ne vous aidera pas ; et, ce guerre comance et vos appelans, le roi angleis gannera Normandie et nos vos tuerons. » En attendant, Cailhou prenait des arrhes : il dérobait nos marchands, en renvoyait plusieurs en chemise, emprisonnait les autres et faisait « gaiter au chemin et tuer » ceux qui échappaient. Il « fist geter Me Guillaume de Larue sus le pavement et li fist oster la langue hors de la bouche ». Un sergent du roi ne fut pas mieux reçu : « Soufreres-vos que ses Franchois vous viengent ainsi semondre ! criait-il à la populace. — Et qu'en ferons-nous ? — Faites le geter en trébucher. Adonques prindrent une table, et le mistrent (le sergent) hors la fenestre, et le firent monter sus, et le leisseront chair en la rue (2). » Cailhou était un affreux brigand, sans foi ni loi, détesté de ses administrés, craint de tout le monde, un accapareur qui provoquait à son profit la hausse du blé et du sel, un louche tenancier d'agence matrimoniale. Néanmoins, une enquête ordonnée par Édouard II sur la plainte de la France proclama son innocence (3).

(1) *Grandes chroniques de France*, éd. P. Paris, t. V, p. 231. — *Chronique* de Geffroy de Paris. (*Historiens de France*, t. XXII, p. 163.)

(2) Extrait des rouleaux anciennement conservés à la Tour de Londres, copie de Bréquigny dans Moreau, vol. 660, fol. 71 et suiv.

(3) Lehugeur, *Histoire de Philippe le Long*, p. 248.

De cette sentence inique, la guerre pouvait sortir. La conduite de Philippe le Long fut ce qu'elle devait être, digne, sans faiblesse ni colère. Il cita Cailhou devant ses justiciers et provoqua la grève, « le mainpoli, » des arrimeurs et gabarriers bordelais pour paralyser le gouvernement local. Puis il adressa aux pirates bayonnais une lettre comminatoire, et, appuyant ses menaces par l'effet, manda de saisir en Bretagne les navires britanniques (1) et d'apprêter une armée navale (1317) (2). Cette attitude énergique réussit à en imposer : une trêve de quarante ans intervint entre les Normands et les Bayonnais (3).

Tout le règne de Philippe le Long se passe à négocier ; un projet de croisade est en l'air et en perspective une attaque à revers des Anglais ; l'armée ou la flotte, toujours prêtes, n'agissent jamais. C'est ainsi que, le 12 juin 1318, l'amiral Bérenger Blanc venait se poster à Calais avec les galères royales et plusieurs nefs ou dromons nouvellement construits à l'arsenal de Rouen (4) ; les deux maréchaux étaient non loin, à Saint-Omer, sous le commandement en chef du comte d'Évreux, lieutenant ès frontières de Flandres. Quelques marchands d'Ypres et de Bruges et un navire espagnol furent pillés en mer (5). Ce fut toute la vengeance exercée contre les Flamands, qui essayaient d'entraîner la défection des Picards et qui comptaient pour partisans les complices de Robert d'Artois. Les nefs bretonnes, armées à tout évé-

(1) Août 1317. (RYMER, t. II, 1re p., p. 133.) — FUNCK-BRENTANO, *les Luttes sociales au* XIVe *siècle. Jean Colomb de Bordeaux*, dans *le Moyen âge* (1897), extr., p. 30.

(2) Lat. 9069, fol. 636. — LEHUGEUR, p. 255.

(3) Confirmée par Edouard II le 18 janvier 1318. (RYMER, t. II, 1re p., p. 145.) On ne put s'entendre, il est vrai, sur les indemnités à payer. (LEHUGEUR, p. 257.) Plus tard, en février 1320 environ, trente-quatre barques anglaises attaquaient et pillaient près d'Esnandes *la Sainte-Marie* de Castro. (*Actes du Parlement*, t. II, n° 5973.)

(4) Lat. 9069, fol. 989. — Franç. 23256, fol. 17.

(5) Plaintes du comte de Flandre, août 1318. (Archives nat., J 562 B, n° 30. — Lat. 9069, fol. 987.)

nement (1), n'eurent pas à entrer en ligne. Et la guerre s'assoupit (2), sans que les procureurs des Flamands se fussent même dérangés pour fixer les bases de la paix.

Par précaution, Béranger Blanc tint les galères royales en état de prendre la mer à chaque printemps (3). La précaution n'était pas vaine.

(1) Juillet 1318. (*Mémoires pour servir à l'histoire de Bretagne*, t. I, p. 1280.)

(2) Le clerc des arbalétriers Jean le Mire établissait le 8 août le coût de l'expédition navale. (Archives nat., KK 1, fol. 72 v°.)

(3) Réparations des navires royaux, 21 mai 1321, Pâques 1323. (Archives nat., KK 1, fol. 308 v°, 312 v°.) — Gentian Tristan avait la garde de l'arsenal. (Clairembault, vol. 825, p. 56.) — Pour ses nombreux services, pour s'être trouvé plusieurs fois en péril de mort, il fut gratifié des biens confisqués sur le sire de Fiennes dans le Boulonnais. Paris, juillet 1321. (Archives nat., JJ 60, c. 133, 137; JJ 62, c. 402.)

GUERRE ANGLAISE

(1323-1328)

La modération de Philippe V avait retardé un conflit imminent avec l'Angleterre. D'humeur plus bouillante, son frère et successeur, Charles le Bel, ne put se contenir longtemps.

En 1323, un criminel artifice de procédure ralluma la guerre. Un légiste, le nommé André de Florence, chargé de citer Édouard II, transforma le silence de l'intimé en un refus formel d'hommage. La Guyenne fut confisquée. Édouard II voulut la reprendre, et la parodie de la gigantesque lutte de Philippe IV et d'Édouard Ier commença entre leurs fils, deux roitelets.

La terrible leçon du blocus continental ayant toutefois profité aux Anglais leur inspira un moyen de mettre leurs richesses commerciales à couvert de nos coups. Ils émirent pour la première fois le principe de droit maritime qu'ils ont fait triompher en ce siècle : *non gravantibus, non gravandis*. Édouard II prenait prétexte de la saisie de dix navires marchands par le roi de France pour déclarer qu'il n'agirait pas de même et que sa flotte n'attaquerait que les vaisseaux de guerre (4 août 1324) (1). Les flottes ne prirent

(1) Rymer, t. II, 2e p., p. 107.

pas contact. L'escadre des Cinq-Ports, amiral Jean Cromwell, transportait en Guyenne huit cents archers (1). Notre amiral, Gentian Tristan, « commis garde » (2) de la flotte royale, opérait dans la Manche et dans la mer du Nord avec des vaisseaux normands, calaisiens et zélandais (3) : il menaçait le Norfolk, du côté de Lynn (4). Sur ces entrefaites, le gardien des Cinq-Ports reçut l'ordre de suspendre les hostilités (5). Des négociations étaient ouvertes par la médiation du pape. Elles languirent plusieurs mois.

Des deux côtés, on ne prépara que plus activement la guerre. Édouard choya les Vénitiens, escomptant l'appui des galères de Flandre (6), travailla les Flamands et obtint du roi Alphonse de Castille promesse de trois mille hommes (7). Charles le Bel s'assurait le concours de Robert Bruce (8); les galères de Rouen, réparées par des calphats narbonnais (9), étaient prêtes à rallier les nefs « appareilliées à Dyeppe pour aler en l'armée de la mer toutes foiz que mestier en feust (10) ». On s'était procuré des fonds d'une manière aussi économique qu'ingénieuse, aux dépens des Anglais et au mépris de leur fameux principe de droit des gens. Leurs « biens, meubles et héritages, comme nefs, maisons de blés et autre biens » confisqués le long du littoral, de Calais jusqu'en Poitou, étaient vendus au fur et à mesure

(1) *Idem*, p. 93, 99, 105.

(2) Clairambault, vol. 825, fol. 56.

(3) Rymer, t. II, 2e p., p. 114. — Lat. 9069, fol. 936. — Pendant ce temps, Matthieu de Varennes et le connétable Raoul d'Eu gardaient la cote normande. (*Historiens de France,* t. XXII, p. 773.)

(4) Mandement d'Édouard II aux habitants de Lyon, 1er octobre 1324. (Rymer, t. II, 2e p., p. 114.)

(5) 12 novembre 1324. (Rymer, t. II, 2e p., p. 118.)

(6) Rymer, t. II, 2e p., p. 120. Depuis 1317, Venise envoyait annuellement un convoi en Flandre.

(7) Valladolid, 22 mai 1325. (Lat. 5924, fol. 20.)

(8) Dundee, 20 avril 1325. (Lat. 5924, fol. 33.)

(9) Mars-juin 1325. (Archives nat., KK 1, fol. 794.)

(10) 11 mars 1325. (Franç. 25697, p. 118, 119; franç. 25994, p. 335.)

de nos armements maritimes. « Te mandons — disait Charles IV au garde de ses navires — de vendre deux nefs, ou trois ou quatre maisons qui sont en Normendie, appellé avec toy à ce les justiciers des lieux en quelles jurisdictions les biens soient trouvéz. Et des exploits que tu feras, fais faire et aprester nos nefs qui sont à Rouen et à Leure (1). » L'armement était dirigé contre la Flandre, de plus en plus hostile (2) ; l'Angleterre, à la sollicitation du pape, venait de se décider à la paix (mai 1325). Le traité péchait par la base ; il maintenait l'occupation française en Guyenne, occupation trop faible pour être définitive ; l'an d'après, il était lettre morte.

La bonne foi anglaise réservait une cruelle surprise aux marchands dont la solennelle déclaration d'Édouard II avait endormi les défiances. En mai 1326, Jean Sturmy, Jean Felton et Nicolas Kyriel, amiraux du Nord, de l'Ouest et du Sud, tombaient sur les convois normands, massacraient « grandement des genz qui y estoient » (3) et capturaient cent vingt navires (4). La soudaineté de l'attaque dérouta nos escadres, les galères et nefs royales de Rouen armées dès la semaine de Pâques (5), les galères retenues à Bruges et à « Broiss » et dix nefs dieppoises toutes prêtes à « résister aux provinces d'Angleterre (6) ». Chose inouïe, nous n'avions pas d'amiral ! Gentian Tristan était mort ; comme son fils et homonyme (7) était trop jeune ou trop peu familiarisé

(1) Berchères-lez-Chartres, 3 mai 1325. (Clairambault, vol. 825, pièce 56.) — Le garde des navires royaux, Gentian Tristan, touche 300 livres sur la vente des biens d'Antoine Pessagno, saisis à la Rochelle, juillet 1325. (Archives nat., KK 1, fol. 794.) Antoine Pessagno, sujet d'Édouard II, était Génois et frère de l'amiral de Portugal.

(2) Lat. 9069, fol. 938.

(3) « Assez tost après » [la Pentecôte]. (Franç. 25697, p. 125.)

(4) Nicolas, *History of the Royal Navy*, t. I, p. 349.

(5) Quittance de Matthieu Blanc, comite d'une galère royale, 17 mars 1326. (P. Anselme, *Hist. généalog.*, t. VII, p. 742.

(6) Lat. 9069, fol. 938.

(7) Clairambault, vol. 825, pièce 56.

avec le métier de marin, on avait fait appel à un grand armateur de Toulon, Pierre Medici ou Miège (1), qui avait fourni deux ans auparavant l'escadre destinée à la Terre Sainte.

Une seconde charge furieuse des Anglais acheva de nous déconcerter. La flotte du Sud, amiral Kyriel (2), se jetait sur le Cotentin. Le 14 septembre, « jour Sainte-Crois l'an CCCXXVI, vindrent devant Barefleu sept-vinz quatorze nez et autant de bargiaux chargiés de gens armés, qui ardirent le pais d'entour et robèrent et firent pluseurs maulx (3). » L'abbaye de Cherbourg, que ne pouvait protéger la faible garnison de la ville (4), fut pour la seconde fois livrée au pillage : ornements, chartes, manuscrits, trésors, tout fut de bonne prise (5). Il nous était difficile de rendre aux Anglais leurs politesses autrement qu'en retenant leurs bâtiments de commerce. Trois divisions de douze nefs chacune, l'une dans les parages du cap Foreland, l'autre en vue de Shields, la troisième près d'Oxfordness (6), rendaient presque impossible l'approche des côtes britanniques.

La guerre eut la solution la plus inattendue. Édouard II fut détrôné par sa femme Isabelle, sœur de Charles le Bel. Elle avait débarqué en Angleterre le 22 septembre, au moment précis où les Anglais dévastaient la Hague Cotentinaise. Une femme avait été l'instrument de notre vengeance. Le 25 janvier 1327, son fils, le neveu du roi de France, montait sur le trône d'Angleterre.

Si l'avènement d'Édouard III apaisa pour un temps bien

(1) P. Anselme, *Hist. généalog.*, t. VII, p. 742.

(2) Rymer, t. II, 2e p., p. 163.

(3) Franç. 25697, p. 126.

(4) 27 sergents : le garde des ports de la côte normande Guillaume Du Merle disposait, en outre, de 285 hommes. (*Historiens de France,* t. XXII, p. 772.)

(5) Archives départementales de la Manche, H 1983. — G. Dupont, *Histoire du Cotentin,* t. II, p. 228.

(6) Juillet 1326. Des bâtiments anglais avaient été arrêtés à « Crocey », sans doute au Crotoy. (Rymer, t. II, 2e p., p. 161, 162.)

court, hélas ! les inimitiés entre souverains, les peuples n'avaient pas déposé leurs haines Les marins des Cinq-Ports comptaient nous attaquer, malgré la défense d'Edouard III (1). Les Normands, cette fois, étaient prets à la riposte : les garnisons du littoral étaient renforcées (2) : les vaisseaux de la province, inspectés par l'amiral Pierre Miege et par l'huissier d'armes Jean Le Mire, allaient guerroyer en Guyenne (3). Enfin une aide *pro tuitione mercaturarum maris* (4) assurait l'entretien d'une croisière protectrice. La campagne de 1327 se borna à l'incendie de quelques navires anglais à Leure et à « Bune » en Poitou (5). Déjà, l'on pouvait prévoir la fin des hostilités, quand Charles IV mourut en janvier 1328.

La caractéristique de son règne est la préoccupation tout à fait nouvelle de concilier les nécessités de la défense nationale avec les intérets économiques des ports de mer. Charles le Bel refusa d'adopter la solution *a priori* des Anglais ; il préférait garder toute liberté d'action contre les nombreux bâtiments marchands de l'ennemi et remédier, suivant les cas, aux besoins de notre commerce maritime. Dans le Levant, il armait en marchandise sa flotte militaire ; il prescrivait au bailli de Caen d'enquérir sur la moins-value des importations et des exportations pendant la guerre (6) ; et il faisait examiner « quel profit seroit tant aus habitanz (de Barfleur) comme à ceuls de dehors qui ont

(1) 8 août 1327. RYMER, t. II, 2e p., p. 194.)

(2) Lat. 9069, fol. 938.

(3) P. ANSELME, *Hist. généalog.*, t. VII, p. 744 : octobre 1327.

(4) De septembre 1327 à avril 1329. (Lat. 9069, fol. 938.)

(5) RYMER, t. II, 3e p., p. 14. — Les marins de l'escadre française recevaient leurs gages en novembre 1327. (Franç. 21406, p. 177, 366.)

(6) Paris, 28 janvier 1327. Suit le rapport, très curieux, du bailli sur les « derrées qui souloient venir en nez par la mer, comme vins de Gascoigne et d'ailleurs, sel de Poitou, cuirs, cendres, plon, estain, cire, pois, gomme et harens, que l'on apele *les milliers* » et sur les « bléz, canevaz, gresses, file, lange, fer et autres derrées » exportées de Caen. (Franç. 25697, p. 125.)

acoustumé de venir marchaander en ladite ville, se ele estoit close de murs et de fosséz » (1). Malheureusement, on ne donna point suite au projet de fortifier Barfleur : la côte orientale de la presqu'île resta vulnérable ; nous verrons quels désastres causa, vingt ans plus tard, cette négligence.

(1) S. Christophe en Hallate, 26 mai 1327. (Franç. 25697, p. 126.)

GUERRE DE CENT ANS

PREMIÈRES CAMPAGNES

I

EXPÉDITION D'ÉCOSSE.

Les guerres de Flandre et d'Écosse, qui avaient été le corollaire du *Blocus continental*, devinrent le prélude de ce formidable corps-à-corps où la France et l'Angleterre allaient s'étreindre pendant cent ans. Elles servirent à masquer, sous une apparence d'intérêt général, les rivalités personnelles de Philippe de Valois et d'Édouard III, l'un cousin, l'autre neveu du roi défunt, et tous deux prétendants à la couronne de France. Philippe avait triomphé ; mais le candidat évincé ne se tenait pas pour battu.

La révolte des communes flamandes contre leur seigneur Louis de Flandre donna l'occasion à Philippe VI de se faire un obligé, mais de s'aliéner un peuple. En vertu de la solidarité féodale qui liait le suzerain au vassal, le roi marcha en personne au secours du comte de Flandre. Son amiral, Pierre Miège, avec la flotte armée pour la garde de la mer (1), força Dunkerque et Nieuport à faire leur soumis-

(1) En 1328, Pierre Miège reçoit 11,342 livres pour la flotte envoyée contre les Flamands. Lat. 9069, fol. 1000. — P. Anselme, *Histoire généalogique*, t. VII, p. 744.

sion (1). Il suffit d'une campagne pour dompter les rebelles (1328).

Au contraire, la guerre qu'Édouard III intenta à David Bruce devait traîner en longueur : les Français allaient intervenir; la guerre de Cent ans éclatait.

Un chevalier d'origine française servit d'instrument aux desseins d'Édouard III sur l'Écosse. En août 1332, Édouard de Bailleul ou Baliol s'embarquait (2) avec quinze cents hommes pour son aventureuse conquête. Au lieu d'attaquer Édimbourg que couvrait une escadre (3) de galères, armées comme projectiles de lourds boulets de fer (4), il pointa au nord et emporta Perth (5).

La politique la plus élémentaire lui prescrivait, dès lors qu'il avait pris pied dans la péninsule, d'intercepter les relations de David Bruce avec l'étranger : deux escadres anglaises eurent donc l'ordre de se tenir en permanence dans le canal de Saint-Georges et dans la mer du Nord, Édouard III n'ignorant point quelles sympathies, en quelque sorte traditionnelles, allaient vers la dynastie légitime d'Écosse. Mais, de peur de prononcer le mot fatal de guerre, il désignait par l'épithète vague d'étrangers ou d'alliés des Écossais (6) le peuple contre lequel il prenait des mesures préventives.

Philippe VI se prêtait à ce petit jeu d'hypocrisie diplomatique : dix navires dieppois, envoyés au secours de Bruce, étaient censés faire un voyage en Écosse (7). Empêchés par

(1) 2 décembre 1328. (*Chartes de Colbert*, n° 152 dans le manuscrit 352 des Mélanges Colbert.)

(2) Près de Kinghorne. (ROBERT D'AVESBURY, *De gestis Edwardi tertii*, éd. E. Maunde Thompson, p. 296.)

(3) *Chroniques* de Froissart, éd. Luce, t. I, 2e p., p. 1, 291.

(4) *The Exchequer Rolls of Scotland*, edited by John Stuart and George Burnett. Edinburg, 1878, gr. in-8°, t. I, p. 125-127, 136, 269.

(5) Henrici KNIGHTON, *Chronicon*, éd. J. Rawson Lumby dans les *Chronicles and memorials of Great Britain*. Londres, 1889, in-8°, t. I, p. 464.

(6) *Rotuli Scotiæ*, membr. 12 Notingham.

(7) Compte de Thomas Fouques, garde du Clos des galées du roi à Rouen (1335-1340). (*Catalogue Joursanvault*, p. 3568.)

les vents d'entrer à temps en ligne (1), ils ramenèrent à Boulogne le monarque infortuné (14 mai 1334).

L'hospitalité offerte aux fugitifs à Château-Gaillart (2), puis la signature d'une trêve avec l'Angleterre (3), impliquaient un état d'hostilité latente, qui n'allait point tarder à dégénérer en guerre ouverte (4). De part et d'autre, on se préparait sourdement, comme le prouve certaine clause d'un nolis de cinq galères marseillaises, affrétées soit-disant pour participer à la croisade, en réalité pour suivre l'amiral de France en quelque pays que ce fût (5). A tout hasard, nous resserrions avec l'ancienne Hermandad fédérale, Fontarabie, Saint-Sébastien, Santander et Laredo (6), l'alliance politique et commerciale qu'avait ébranlée, quelques années auparavant, l'éviction des baleiniers basques établis à la Rochelle (7).

L'année 1335 se passa sans trop d'accrocs, dans une sorte de paix armée, Anglais et Bayonnais prêts à tout événement (8), les îles anglo-normandes en état de défense (9),

(1) *Les Grandes Chroniques de France*, éd. Paulin Paris, t. V, p. 354. — *Chronographia regum Francorum*, éd. Moranvillé, t. II, p. 24.

(2) Où David II séjourna à plusieurs reprises jusqu'en 1341. (*The Exchequer Rolls of Scotland*, t. I, préface CLVIII.) Dans la suite de David II figuraient les évêques de Moray, Glascow, Brechin, les abbés de Kelso, Kilwinning, le chancelier, etc.

(3) De septembre 1334 à la Saint-Jean ou 24 juin 1335. (RYMER, *Fœdera*, t. II, 3e p., p. 119.)

(4) La *Little Lechevard*, navire anglais, était coulée à l'embouchure de la Seine par le corsaire Jean de Sainte-Agathe, le 20 avril 1335 (RYMER, *Fœdera*, t. II, 3e p., p. 129), et la coque de lord Henri Beaumont était enlevée par les Écossais. (NICOLAS, *ouv. cité*, t. II, p. 10.)

(5) Avril 1335. (JAL, *Archéologie navale*, t. II, p. 326.)

(6) 25, 26 avril et 2 mai 1335. (Archives nationales, J 615, nos 9[1] à 9[4].)

(7) A la suite de l'émeute ou « esmouvements » qui éclata à la Rochelle en 1327, les biens des Espagnols résidant dans la ville furent confisqués. Fortin Yagnez de Biscaye et Xanche Montero, en particulier, perdirent « seis pipes de balaine ès quelles il avoit quarente quintaux de balaine » et « de l'argent yssu d'ancre de balaine ». (Fr. 25698, p. 25.)

(8) 25 et 26 juillet 1335. (RYMER, *Fœdera*, t. II, 3e p., p. 131.)

(9) Mandement d'Edouard III au gardien des îles anglo-normandes.

et les divisions Cobham et Bardi sur pied de guerre pour surveiller nos corsaires calaisiens (1). Avec le reste de ses forces navales, Édouard III s'était jeté, dès le 1er juillet 1335, sur l'Écosse (2), voulant en finir avec ces indomptables montagnards. Il comptait sans son hôte.

Si perfide qu'eût été l'attaque, elle n'avait pu étouffer les appels désespérés de la victime. Philippe VI les entendit et résolut immédiatement de dégager l'Écosse. Il était alors dans le midi de la France (3), à Marseille, où il avait passé les fêtes du carnaval de 1336 (4). Il démasqua tout à coup une flotte de guerre, organisée sans bruit avec les dîmes de la croisade : douze grandes galères en construction à Beaucaire, huit autres sorties des chantiers de la Rochelle et de Normandie, ainsi que deux lins et trois grandes nefs (5). Au lieu d'expédier en Crète les galères de Beaucaire (6) et plusieurs bâtiments étrangers nolisés en vue de la croisade, Philippe VI les dirigea sur la Manche (7) malgré les protestations du comte de Provence et de la république de Gênes (8), et l'escadre levantine commandée par le Marseillais Durand Pélegrin (9) rejoignit la division royale du Ponant.

Guillaume de Montaigu, et à Henri de Ferrières, 22 août. (Dupont, *Histoire du Cotentin et de ses îles*, t. II, p. 261.)

(1) Rymer, *Fœdera*, t. II, 3e p., p. 129-131.

(2) Robert d'Avesbury, p. 298. — Knighton, t. I, p. 472.

(3) En février 1336, Philippe VI était à Béziers. (*Ordonnances*, t. II, 106.)

(4) *Les Grandes Chroniques de France*, éd. Paulin Paris, t. V, p. 364.

(5) Suivant les déclarations mêmes de Philippe VI (mars 1336, date rectifiée). (*Revue des Sociétés savantes*, 1867, 1er sem., p. 435.)

(6) Où attendaient les galères des autres croisés, Vénitiens et Hospitaliers. (Jorga, *Philippe de Maizières*, p. 38.) — Le patron et recteur de la flotte royale s'appelait Jean Bedos d'Alet. (Franç. 25996, fol. 109.)

(7) Déclaration d'Édouard III sur la rupture des négociations avec Philippe VI. (Froissart, éd. Kervyn, t. XVIII, p. 49.)

(8) Qui aurait même fait brûler plusieurs des galères. — Lettre Édouard III, 3 septembre 1336. (Rymer, t. II, 3e p., p. 150-151.)

(9) Que nous allons voir à l'œuvre tout à l'heure. Il était de Marseille. (Germain, *Histoire du commerce de Montpellier*, t. I, p. 489.) — 60 autres marins de Marseille furent amenés à Paris. (Franç. 25996, fol. 109.)

Tout restait à improviser : cadres, flotte de transport, troupes de débarquement, plan de campagne (1). Le senechal de Beaucaire, Hue Quiéret, devint amiral et passa sous les ordres du connétable Raoul d'Eu, promu « capitaine general dessus et devant tous les autres de l'armée de la mer » (17 avril 1336) (2). Un maréchal de France, Bertran, lui était adjoint pour commander le corps expéditionnaire, grosse armée de douze cents hommes d'armes et vingt mille sergents. Ainsi en avait décidé le conseil dans l' « estimation que l'armée d'Escosse se peut monter » : sur le papier, tout allait bien, tout était prévu. Sous l'escorte de 30 galères, 200 grosses nefs transporteraient en Écosse l'armée, et 60 nefs de pêche les vivres. Mais les grosses nefs, où les trouver? Le constructeur de la marine royale, Gillebert Poolin, n'en put équiper que trente au port de Leure, vingt-quatre dans les bailliages de Caen et du Cotentin, autant à Dieppe et seize dans les havres de l'est, depuis Fécamp jusqu'à Calais. En Flandre, pensait-on, on se pourvoirait du demeurant. Il manquait des milliers d'armures : on envoya des émissaires en Provence et à Avignon pour s'en procurer. Pour l'argent, c'était pis encore : le devis était hors de toutes proportions avec les ressources financières de la royauté : et les trésoriers des guerres, Barthélemy Du Drach et Jean du Cange, ne virent point sans effroi s'aligner les dépenses probables de l'expédition : 180.000 livres pour la solde des gens de guerre, moitié pour la flotte, etc. Quant au plan de campagne, il fut promptement éventé.

Dès le début de cette longue guerre, nous sommes forcés

(1) « Estimation que l'armée d'Escosse se peut monter » dans le *Mémorial Croix*, aujourd'hui perdu, de la Chambre des Comptes, en copie dans le ms. franç. 2755, fol. 216. Le tonnage moyen des grosses nefs était évalué à 180 tonneaux et des nefs « pescheresses » à 48 tonneaux. Chaque grosse nef devait porter cent hommes et distraire trois hommes pour l'équipage des nefs de pêche.

(2) *Mémorial B* de la Chambre des Comptes. Archives nation., P 2291.

de constater l'admirable service de renseignements des Anglais : « Le roi de France, écrivait un de leurs émissaires, s'est rendu à Avignon vers la mi-carême ; il a eu avec le pape un entretien secret dont rien n'a transpiré... A Pâques, il était à Lyon ; il a conclu un traité avec les Écossais, leur promettant de ramener leur maître et de le rétablir sur son trône. On a réuni, dit-on, à Harfleur et à Leure, 200 à 300 nefs (1), qui peuvent porter en moyenne 220 hommes, et 30 galères d'escorte. De Paris on a expédié à Leure de quoi équiper 3,000 hommes d'armes et 10,000 arbalétriers, entre autres choses, des pourpoints renforcés de plates de fer à l'épreuve des flèches et des lances. De plus, le jour de l'Annonciation, des navires chargés d'armures (2) ont apporté 205 tonneaux de carreaux. Les capitaines nommés par le roi sont, en dehors du connétable : Matthieu de Trie et Thomas Bertran pour les troupes, Jean le Mire et Hue Quiéret (3) pour la flotte. Les bourgeois de la capitale prétendent qu'une partie de l'expédition prendra terre du côté de Portsmouth ; le reste de la flotte, dirigé sur l'Écosse, touchera dans le comté d'Athol. Alexandre de Seton, — énergique patriote qui avait juré au pape que jamais son pays ne subirait la domination anglaise, — Twynam et Jean de Suède la guideront. C'est au mois de mai passé, à la fête de la Sainte-Croix, qu'était fixé le départ. Ajouterai-je que tous les tailleurs habiles de Paris sont restés quinze semaines et six jours à Leure pour fabriquer des bannières, autant qu'on a pu s'en rendre compte ? Des soudoyers allemands, brabançons et flamands y affluent. Les Écossais ont convenu du jour et du lieu où ils viendront à la rencontre de l'armée française : ils seront, paraît-il, 40,000 au rendez-vous (4). »

(1) « II^m et CCC naves. » Mais c'est une faute de copiste : cette flotte correspondrait à un effectif de 200,000 hommes.

(2) L'escadre partie de Marseille.

(3) « De Haukeneys Hevaniæ ? »

(4) Lettre anonyme datée d'York, 19 juin. (*British Museum*, Cott.,

Instruit de nos projets, Édouard III les déjoua avec cette décision qui lui assura si souvent la victoire. Son armée, divisée en deux corps, refoulait à travers les montagnes les partisans de William Douglas, le long de la côte l'armée de Murray. Lui-même, à la tête d'une colonne volante, s'enfonçant dans la partie sauvage de la presqu'île, pénétra par les montagnes d'Athol dans le Badenoch, atterrage désigné de la flotte française. Il dispersa vingt mille hommes que Murray avait amenés au rendez-vous, força la bande de Douglas, embusquée dans les profondeurs de la forêt de Platere, à rétrograder vers le sud et détruisit le port le plus confortable de la région, Aberdeen (1).

Aussi hardie que remarquable par la science de la stratégie qu'elle dénote, cette chevauchée enlevait à la flotte française tout point d'appui sur la côte, et par suite entravait son action dans la mer du Nord.

Voici comment nous nous étions laissé devancer. La cause en est étrange. Au moment d'embarquer, le chef de notre flotte, le connétable, déclara qu'il avait des scrupules : il « ne devoit, ne voloit aller encontre li (Édouard), sanz, avant, li renvoyer son hommage » pour quelques fiefs sis en Angleterre et en Irlande (2). L'opération prit du temps : et l'on se décidait à placer à la tête de l'expédition

Vesp. F. VII, f° 2, publiée par M. Kervyn de Lettenhove, *OEuvres de Froissart*, t. XVIII, p. 39.) — M. Kervyn de Lettenhove publie cette lettre sous la date de 1337 : « Il suffit, dit-il, de consulter Walsingham, qui rapporte aussi dans son récit la mort de Thomas Rosslyn. » C'est là son seul synchronisme, fort vague. Or, c'est en mars 1336 que Philippe VI se trouvait à Avignon (*Ordonnances*, t. II, p. 114), et en avril 1336 que le connétable fut nommé capitaine général de l'expédition ; les synchronismes écossais donnent également la date de 1336, car la suite de la campagne d'Écosse, dont la lettre retrace les débuts, se trouve dans une seconde lettre datée d'York le 3 août, et que M. Kervyn attribue lui-même à l'année 1336. *Ibidem*, t. XVIII, p. 27. — Froissart, éd. Luce, t. I, p. 342.)

(1) Dix bâtiments quittent précipitamment Aberdeen « *causa inimicorum* » (1336). (*Exchequer rolls of Scotland*, t. I, p. 449.)

(2) Archives nat., JJ 74, c. 74, fol. 44.

d'Écosse Arnoul d'Audrehem et le sire de Garancières, qui se couvrirent de gloire outre-mer, mais sans fruit (1).

Quant à la seconde partie du plan de campagne dont jasaient les Parisiens, l'attaque de Portsmouth n'eut même pas lieu. Ce fut un piètre résultat, après de si grands préparatifs, que la capture de quelques bâtiments au large de Wight par les 26 galères du connétable et de David Bruce (2) ou la panique provoquée par une feinte de l'amiral Quiéret (3) contre l'île de Jersey (4). Et pourtant, jamais nos marins n'eurent pareilles facilités pour un coup de main. Immobilisée par une querelle qui éclata entre les marins des Cinq-Ports et ceux d'Yarmouth, la flotte occidentale était impuissante même à protéger ses convois, qui n'osèrent quitter Orwell et Porsmouth qu'aux approches de l'hiver, les 30 novembre et 6 décembre 1336.

Quiéret les aurait cueillis au retour (5) s'il n'avait été rappelé à Paris (6) pour signer avec la Castille un traité d'alliance et de mutuelle assistance sur mer (7). Il abandonna le commandement de l'expédition à un armateur de

(1) Froissart, éd. Luce, t. I, p. 146.

(2) Lettre d'Édouard III au maire de Bayonne, 3 septembre. (Rymer, *Fœdera*, t. II, 3e p., p. 156.)

(3) Le 8 septembre, la nef royale *Sainte-Anne* reçoit son bauchent de guerre. (L. Delisle, *Actes normands de la Chambre des Comptes sous Philippe de Valois* (1328-1350), publiés pour la Société des Antiquaires de Normandie. Rouen, 1871, in-8°, n° 51, p. 142.) — La *Kateline* Jehan Ertaut, « retenue pour aler en ceste présente armée en la compaignie de Monsieur Hue Cueret, chevalier et amiraut dudit segneur, » reçoit son armement à Leure, le 17 octobre. (Delisle, *Actes normands*, n° 53, p. 144.)

(4) Rymer, *Fœdera*, t. II, 3e p., p. 156 : Lettres patentes d'Édouard III du 11 décembre.

(5) Les navires qui font partie de l'escadre sont en armement du 20 novembre au 27 décembre 1336. (Delisle, *Actes normands*, nos 55-61, p. 146-151. — Dépôt de la Marine, Bibliothèque, vol. A 87, 1er vol., p. 1. — Catalogue de livres, pièces historiques... dont la vente aura lieu le lundi 31 mars 1884. Paris, Voisin, in-8°.)

(6) A partir du 15 décembre, les ordonnancements ne sont plus délivrés par Hue Quiéret, mais par son lieutenant Enguerrand Quiéret.

(7) 27 décembre 1336. L'amiral est un des signataires. (Archives nation., JJ 81, cap. 497. — Bibl. nation., manuscrits De Camps, vol. 83, fol. 155 vo.)

Leure, Danois de Laguillon, promu « capitaine de cheste présente armée de la mer (1) ». En janvier 1337, les vaisseaux ennemis fuyaient éperdument devant notre escadre sans trouver dans les rades de Fowey et sur les côtes de Cornwall et de Devonshire, où ils cherchaient un refuge, un abri contre ses coups (2).

Le Parlement anglais vota immédiatement une aide de guerre (3); les Normands, peu convaincus de « l'évident péril » du pays et jaloux des privilèges de leur charte de 1315, firent beaucoup plus de difficultés à consentir « certaine somme de pécune ». Leurs prélats exhibèrent même, pour ne point y contribuer, un document qui semblait, à première vue, créer un précédent contre eux, la lettre de saint Louis les priant de subvenir à l'entretien des galères gardes-côtes : une des clauses finales spécifiait toutefois, et c'est cela qu'ils invoquaient, qu'aucun préjudice n'en résulterait à l'avenir pour eux ou pour leurs successeurs (4).

« Fors périlz par eau, mors et destruimens de grans personnes : » tels étaient, pour l'année 1337, les pronostics motivés par l'apparition d'une « comette eschevelée engendrée d'une commotion de Mars et de Saturne (5) ». Point n'était besoin d'être astrologue pour jouer le rôle d'augure : il suffisait d'observer; partout, on faisait des préparatifs de guerre. Notez que la guerre n'était pas déclarée; par une fiction étrange, les opérations de nos flottes étaient considérées comme pirateries sans conséquence, ce qui permettait à la diplomatie de gagner du temps et de pré-

(1) Quittance datée de Leure, 24 décembre 1336. (Bibl. nat., Pièces orig., vol. 1619, dossier 37661, Laguillon, p. 2.)

(2) « *Naves tam volantes suprà mare quam anchoratas in littore.* » (RYMER, t. II, 3e p., p. 163.)

(3) RYMER, t. II, 3e p., p. 151.

(4) Paris, 20 septembre 1266; vidimus daté de Paris, 22 août 1337. (Archives de la Seine-Inférieure, G 1878. — COVILLE, *les États de Normandie*. Paris, 1844, in-8°, p. 44, et pièces justif. I.)

(5) Vers le 24 juin 1337. (Franc. 1366, fol. 311.)

parer des alliances. Édouard essayait d'intéresser à sa cause le roi de Norvège (1); le comte de Flandre, à l'instigation de Philippe VI, interdisait aux marchands anglais l'accès de ses ports (2). Au mois de juillet, la Hollande, la Gueldre, le Brabant, se déclaraient contre nous (3). Des troupes furent concentrées à la frontière du nord : et l'amiral Quiéret (4), afin de prévenir de nouvelles défections ou de rétablir l'équilibre entre les influences française et anglaise, vint prêter au comte de Flandre l'appui de son escadre (5). Le 3 août, il arrivait « en la mer assés près de l'Escluze (6) » ; le surlendemain, les galères d'avant-garde : *Saint-Maurice*, *Sainte-Esclaire*, *Sainte-Catherine*, *Saint-Nicolas*, *Rochefort*, *Saint-Michel*, jetaient l'alarme du côté de Brele et de Schiedam. L'amiral traquait au passage les ambassadeurs anglais et les papiers de leurs négociations avec les seigneurs des Pays-Bas et du Rhin. Malheureusement, il était filé par deux espions : les ambassadeurs prévenus évitèrent de passer près de Cadzand où il croisait; ils allèrent s'embarquer à Dordrecht, et pendant qu'une bande d'indigènes soudoyée par eux détournait par une fausse attaque notre avant-garde, ils enfilaient les passes de la Meuse sur l'escadre de l'amiral Roos et gagnaient la pleine mer (7).

Par une nouvelle fatalité, deux bâtiments chargés de mu-

(1) 3 novembre 1336. (Rymer, t. II, 3e p., p. 153.)

(2) 5 octobre 1336. (Rymer, t. II, 3e p., p. 149.)

(3) Par les traités des 24 mai, 12 juillet 1337. (Rymer, t. II, 3e partie, p. 165, etc.)

(4) Son escadre était en armement à Leure, du 10 au 13 juin, il avait pour second Barbavera, patron d'une des galères. (Delisle, *Actes normands*, nos 63-65, p. 153-154. — Pièces orig., vol. 1528, doss. Danois, p. 2, et vol. 1619, doss. 37661, p. 2. — Nouv. acq. franç. 3653, p. 79. — Archives nat., JJ 81, c. 202.)

(5) Il était à Calais le 30 juillet. (Delisle, *Actes normands*, no 69.)

(6) Pièces orig., vol. 2415, doss. Quiéret, p. 2.

(7) Compte de l'ambassadeur anglais Jean de Woume, juin 1337-février 1338. Froissart, éd. Kervyn de Lettenhove, t. XVIII, p. 50-55. — Froissart, éd. Luce, t. I, p. 134, 407.)

nitions que Philippe VI envoyait au secours de l'Écosse tombaient au milieu de la flotte anglaise. Ce fut une lutte héroïque, désespérée, songez donc, deux navires contre quarante : les matelots se firent tuer ; l'évêque de Glascow, Jean Lindsay, qui conduisait l'expédition, ne survécut pas à la défaite, et plusieurs ladies qui retournaient de Flandre dans leur patrie se laissèrent mourir d'inanition plutôt que de vivre en captivité (1). Les vainqueurs, des marins du Norfolk et du Suffolk, firent main basse sur les joyaux et sur l'argent qu'ils trouvèrent à bord de *la Cogge de Flandre*, sans égard aux droits de la couronne (2). L'amiral Roos fut révoqué (3). Quiéret, son coup manqué, se replia sur nos côtes (4). La présence de son escadre avait pesé toutefois sur les décisions du comte Louis de Flandre, qui signa un traité d'alliance avec Philippe VI (5).

Mais un revirement se produisit presque aussitôt : les Flamands se laissèrent ébranler par l'éloquence persuasive d'un brasseur de Gand, Jacques Arteveld, homme d'une haute intelligence qui n'eut pas de peine à leur démontrer les avantages économiques de l'alliance anglaise (6). Une ambassade fut envoyée par eux à la cour d'Édouard III. Le Parlement réuni à Londres opina pour la guerre, et le 19 octobre Édouard envoyait défier le roi de France. Philippe VI ne fit qu'en rire, mais bien à tort (7).

(1) Août 1337. (HEMINGBURGH, *Chronicon*, t. II, p. 314. — *Chronique de Lanercost*, p. 291. — Cf. la bibliographie des ouvrages qui parlent de la rencontre dans Fr. MICHEL, *les Écossais en France*, t. I, p. 61, n. 4.)

(2) Enquête prescrite à ce sujet par Édouard III, 1[er] septembre. (*Calendar of the patents rolls*. Edward III (1334-1338), p. 513.)

(3) Édouard lui reprochait de ne pas intercepter toutes nos communications avec l'Écosse. (*Rotuli Scotiæ*, t. I, p. 498.)

(4) Le 11 septembre, il comparaissait à S. Riquier comme chevalier banneret devant les commissaires chargés d'organiser la défense du pays. (P. ANSELME, t. VII, p. 745.)

(5) 16 août. (Archives nat., JJ 70, p. 207 et 337.)

(6) FROISSART, éd. Luce, t. I, p. 391, 394.

(7) FROISSART, éd. Luce, t. I, p. 401.

Le 10 novembre, l'ennemi s'emparait de l'île de Cadzand, clef des communications maritimes de la Flandre; l'escadre d'Henri de Derby et de Gautier de Mauny prit prétexte du meurtre de deux matelots envoyés à l'aiguade, pour jeter des troupes dans l'île; les cinq mille hommes de la garnison, commandés par Guy, frère bâtard du comte de Flandre, ne purent soutenir ni le tir, ni le choc de l'ennemi (1). On attribua partiellement cet échec à l'absence de notre escadre (2).

Elle venait de partir pour la Saintonge sous les ordres du capitaine Durand Pélegrin, lieutenant de l'amiral (3). Aux signes avant-coureurs de la guerre, Philippe VI avait jugé urgent de consigner dans les ports de l'Océan tous les navires de commerce jusqu'à l'arrivée d'une escorte « si forte et souffisant que les vins et autres marchandises pourroient estre menées seurement par la mer (4) ». Dès le mois d'août il avait pris sous sa protection la Rochelle (5) en y créant une station navale : le capitaine bayonnais Badin Du Four, l'intrépide aventurier qui avait sillonné l'Asie et l'Afrique avant de commander un vaisseau, y était arrivé avec trois galères et de quoi en armer une quatrième : l'ancien patron de l'escadre royale de Narbonne, Bernard Foulquin, et le commis aux constructions de la flotte, Guillebert Poolin, l'accompagnaient (6). Les Rochelais, néanmoins, conti-

(1) *Anciennes Chroniques de Flandres*, t. III, p. 147. — *Chronique de Flandre*, t. II, p. 219. — Villani, *Hist. Florent.*, apud Muratori, t. XIII, p. 808. — Froissart, éd. Luce, t. I, p. 132-138.

(2) *Chronographia regum Francorum*, t. II, p. 46.

(3) Il commençait ses armements à Rouen le 12 octobre (Franç. 10430, p. 222), et quitta Honfleur peu après le 4 novembre. (franç. 10430, p. 227. — Delisle, *Actes normands*, n° 76, p. 166.)

(4) Les frais de l'escorte furent couverts par une taxe sur les marchandises exportées. La taxe fut établie le 12 novembre 1337 à S.-Jean-d'Angély et le 20 novembre à la Rochelle. (Archives nat., P 2291, p. 445, 451.)

(5) Août 1337. (Archives nat., JJ 70, c. 204.)

(6) Badin armait son escadrille à Leure le 24 juillet. (Pièces orig., vol. 1220, doss. 27368, Du Four, p. 2.)

nuaient à se plaindre qu'il n'y eût « en la mer (armée) qui résistast » : et de fait, guettés par le vice-amiral de Guyenne, Uso di mare, et par l'amiral bayonnais Pès de Puyane (1), ils perdaient quantité de vaisseaux. Pès de Puyane remporta sur eux ou sur d'autres marins français une victoire navale, dont Édouard III témoigna sa satisfaction de façon singulière, en graciant six maîtres de navires bayonnais qui avaient combattu dans nos rangs (2). C'est en ce moment critique que Pélegrin apparut sur les côtes saintongeaises, il réussit à ramener intact le convoi, malgré une attaque des « malfaiteurs » ; une de leurs barges, cernée par ses galères, fut même capturée (3).

II

LA MARINE FRANÇAISE AU DÉBUT DE LA GUERRE DE CENT ANS.

C'est bien le moins, au moment d'entreprendre le récit de cette longue guerre, de rechercher les ressources maritimes des deux nations en présence.

Disons-le tout de suite, notre marine de guerre était admirablement organisée. L'ébauche commencée sous le règne de Philippe le Bel se précisa pour ne plus varier durant un siècle. Quiéret n'y resta point étranger. Il groupa et hiérarchisa tous les services maritimes, de peur que le connétable ne profitât de sa commission transitoire de capitaine de l'armée de mer pour empiéter sur l'amirauté. La

(1) Rymer, t. II, 3e p., p. 167, 178.

(2) Lettres d'Édouard III aux Bayonnais, 2 novembre. (Rymer, t. II, 3e p., p. 190.)

(3) Delisle, *Actes normands*, n° 82, p. 170. — Par contre, les marchands de Bristol nous enlevèrent un vaisseau nommé *Noël*. (Froissart, éd. Kervyn, t. XX, p. 437.)

crainte n'était pas chimérique, puisqu'on jugea nécessaire d'insérer dans une Ordonnance royale que le connétable n'avait nul droit sur les soudoiers de la mer (1).

Chef suprême de la flotte, l'amiral eut sous ses ordres un lieutenant à la mer, — création nouvelle, — le vice-amiral, un commis en Picardie (2), d'autres commis dans les grands ports, Leure, Dieppe, Abbeville, Boulogne. Les chefs d'escadre commissionnés pour une campagne spéciale sous le nom de *capitaines de la présente armée de la mer,* et les commandants de division, qualifiés *capitaines* ou *gouverneurs*, reconnaissaient sa prééminence et sa juridiction en matière criminelle. L'un d'eux établissait ainsi les droits respectifs du capitaine et de l'amiral. J'ai « la congnoissance, la correction et punition de tous les dits mariniers, excepté de condempnation de mort, laquele cognoissance, quant à punition de mort, appartient à l'amiral de la mer (3) ». Les criminels étaient remis au *prévost de l'armée de la mer*, pourvu de « caienne, coliers et toutes autres choses nécessaires pour genz mettre et tenir en prison (4) ». Je ne parlerai pas ici de la juridiction de l'amiral en matière civile, d'abord parce que ce n'est d'aucune importance pour la guerre, puis parce que cela nous entraînerait trop loin. Elle fut chaudement discutée par tous, seigneurs, abbayes, villes, justices royales et privées, elle donna lieu à une foule de conflits, mais triompha et eut son siège central à la Table de Marbre à Paris.

Tous les officiers d'administration de la marine, nommés par le roi, dépendaient de l'amiral, qui leur donnait le titre

(1) Février 1341. (*Ordonnances*, t. II, p. 156.)

(2) Cf. plus bas les préparatifs de la bataille de l'Écluse.

(3) Déclaration de Pierre Damas ou d'Anyas, capitaine de deux galères royales, 23 avril 1338. (Archives nation., P 2291, fol. 467.)

(4) De 1337 à 1341, le prévôt fut Jean Montaigue. (Delisle, *Actes normands*, n° 76. — Nouv. acq. franç. 9241, fol. 26. — Pièces orig., vol. 1065, doss. Montaigue, p. 3.)

de lieutenants pour affirmer leur subordination vis-à-vis de lui (1). Ils ne délivraient d'objets que sur ses ordres et contre quittance du preneur (2), double pièce justificative nécessaire pour établir leurs comptes.

Les paiements à la mer étaient faits par le *clerc des arbalétriers*. C'est lui qui passait les revues au moment de l'appareillage (3), à lui que les *trésoriers d'armée navale* remettaient leur bilan certifié par le capitaine (4). Il avait comme l'amiral un pourcentage sur les prises (5).

Gros personnage appointé à 300, puis 400 livres par an (6), logé dans un manoir aux frais de l'État (7), assermenté devant la Chambre des Comptes (8), le *garde du clos des galées du roy et des armeures et artilleries dudit seigneur pour le fait de la mer* était en quelque sorte le commissaire général de la marine, avec les pouvoirs les plus étendus. Il avait la direction de tout le matériel non seulement à l'arsenal de Rouen, où il résidait, mais dans tous les ports d'amirauté (9). De plus, il avait le droit de faire abattre

(1) « Hue Quiéret, chevalier le roy et son admirat. Nous avons fait Franchoiz de l'Ospital, Guillebert Poolin et Thomas Fouques, tous ensemble et chascun par soy, nostres lieus tenans. » 3 août 1337. (Pièces orig., vol. 2415, doss. Quiéret, p. 2.) François était clerc des arbalétriers; Guillebert, commis aux constructions navales; Thomas, garde du clos.

(2) Cf. par exemple Clairambault, vol. 41, p. 3069, n°s 96-97 : nous possédons une foule de ces quittances.

(3) Nouv. acq. franç. 9241, fol. 35 v°.

(4) Ainsi Jean Gaite, trésorier de l'armée des galères nolisées à Gênes, remet ses comptes à François de l'Ospital, clerc des arbalétriers, et député à oir et recevoir les comptes sur le fait de l'armée navale. Leure, novembre 1338. (Clairambault, vol. 92, p. 7145, n° 25, et vol. 41, p. 3069, n°s 96, 97.)

(5) 1339. (*Chronique normande*, éd. Molinier, 220.)

(6) Ch. Bréard, *le Compte du Clos des galées de Rouen au XIV siècle* (1382-1384), p. 38.

(7) Pièces orig., vol. 492, doss. Brandis, 11076, p. 2.

(8) Serments du 30 avril 1392 et 30 septembre 1472, *sic pro* 1372. (*Table de la Chambre des Comptes*, t. I, fol. 208, 290 v°. Franç. 21315, fol. 67.)

(9) Cf. plus bas la bataille de l'Écluse. — Bréard, *ouv. cité*, p. 43.

pour les constructions navales les plus beaux arbres des forêts de Roumare et de Rouvray (1).

Les frais d'entretien de la flotte étaient, pour le moment, couverts par l'aide spéciale consentie par les états de Normandie et les villes de Saintonge. Imposée sur l'exportation, l'aide était, en Saintonge, supportée partie par l'affréteur, partie par le maître de navire (2). Les collecteurs en versaient le montant entre les mains du garde du Clos des galées, qui l'affectait, sous le contrôle de la Chambre des Comptes, aux « soudoyers de la garde de la mer, constructions et garnisons de nefs et galies (3) ».

A chacun de ces services spéciaux, était préposé un officier technique : le clerc des arbalétriers payait les marins; un *maître des œuvres*, dit aussi *visiteur et estoreur du navire du roy*, était commis aux constructions navales (4); un *maître des garnisons* s'occupait des vivres (5). Ils avaient eux-mêmes des commis où il était besoin, un spécialement en Picardie.

Quant à la gestion financière de l'arsenal, le garde du clos en fut seul chargé jusqu'au règne de Charles VI (6) : on

(1) 1298 (Franç. 25992, fol. 41). — 1371 (*Bulletin archéologique du comité des travaux historiques*, 1885, p. 191). — Ordonnance du 3 septembre 1376. (*Ordonnances*, t. VI, p. 218.)

(2) Cinq sols par l'affréteur, deux par le maître de navire. Taxes établies à la Rochelle, le 20 novembre 1337. (Archives nat., P 2291, p. 445, 451.)

(3) Compte clos le 27 juillet 1337 et délivré par le garde du Clos des galées Thomas Fouques à la Chambre des Comptes. (Delisle, *Actes normands*, p. 155.)

(4) Laurent Poolin, « député sur le fait des ouvrages et réparations » au Clos, 1351. — Asselin Grille, « maistre des œuvres de nostre navire, » 1372. (Delisle, *Mandements de Charles V*, nos 847, 873, p. 435, 440.) — Antoine Blegier, « visiteur et estoreur » au Clos, 1396. (Ch. de Robillard de Beaurepaire, *Recherches sur l'ancien Clos des galées de Rouen*. Rouen, 1864, in-8°, p. 12.) Le dernier touchait 144 livres de gages annuels. Quitt. du 10 mai 1401. (*Dépôt des cartes de la marine*, A 87, 2e vol., p. 26.)

(5) Cf. plus bas les préliminaires de la bataille de l'Écluse. Delisle, *Actes norm.*, p. 142, 192.)

(6) Bréard, *ouv. cité*, p. 18, 37 : les gages du contrôleur furent fixés par des lettres de Charles VI en date du 8 septembre 1382.

lui adjoignit alors un *contreroleur* beaucoup moins payé que lui, 60 livres, mais chargé comme lui d'une des clefs de la caisse. L'innovation semble avoir été empruntée à l'Angleterre, où il existait à côté du « clericus navium » d'Édouard III et du « clericus arraiamentorum », un contreleur de la flotte royale (1).

Cet état de choses dura, avec des modifications insensibles, de 1294 à 1419, c'est-à-dire tant qu'exista le Clos des galées. Le grand établissement de notre marine de guerre s'appelait primitivement le *dorsenal* ou le *tersenal*. C'est le nom de baptême consigné dans les comptes de construction de 1294-1298, dont il reste une loque informe de parchemin (2). Plutôt que d'adopter le terme exotique des constructeurs levantins, nos marins le traduisirent par la périphrase *clos des galées*, de même que les Vénitiens transformaient, pour les besoins d'une étymologie nationale, — étrange patriotisme! — arsenal en *arx senatus*, que les Portugais en faisaient *tersanabal* et les Espagnols *el Arenal* (3), mots bâtards qui rappellent malgré tout le radical arabe *daar Sanàa*, « la maison des œuvres ». La marque de provenance orientale subsista dans les mots Darse, Arsenal, que la Renaissance introduisit définitivement, avec tant d'autres mots levantins, dans notre vocabulaire.

Le plan du Clos des galées de Rouen ne coûta point à Henri Marchese, Lanfranc Tartaro et Albertino Spinola grand effort d'imagination. Il semble que ces habiles entrepreneurs de constructions navales qu'étaient les Génois avaient un archétype tout fait, l'arsenal de Séville. Sis éga-

(1) Cf. par exemple l'état de la marine royale d'Angleterre au 22 décembre 1365 et au 17 novembre 1376. (*Record office*, Wardrobe, 40/17 et 41/10.)

(2) Franc. 25992, fol. 41. — « Compotus Henrici le Marquis militis pro dorseval [*sic pro* dorsenal] pro galeis apud Rothomagum. » (Lat. 9069, fol. 901.) — Lat. 9783, fol. 62.

(3) Duro, *La marina de Castilla*, t. I, p. 39.

lement au bord d'un fleuve et bâti par le Génois Bonifacio, c'était un grand édifice rectangulaire à dix-sept travées-abris pour les galères, flanqué aux angles de magasins à munitions et plus loin d'habitations pour les employés : une inscription, au-dessus de la porte d'entrée, relatait le nom du fondateur et l'année de la fondation, 1252 (1). Ce qui tend à prouver la similitude des deux établissements français et espagnol, c'est que le Clos des galées eut d'abord le même chiffre de cales couvertes qu'el Arenal, 17 (2), et qu'il fut achevé sous les yeux du grand amiral de Castille, Benoît Zaccaria.

Il était sur la rive gauche de la Seine, vis-à-vis Rouen, presque à l'extrémité du pont. Du château, on voyait, par-dessus le fleuve, travailler les ouvriers de l'arsenal. Cette proximité d'une forteresse constituait une sauvegarde pour les navires royaux.

Mais le Clos des galées avait ses propres moyens de défense, « closture et forteresce (3), » munies de fossés. Un canal, le grand fossé, y pénétrait par une écluse « gasonnée de pieux et d'ais (4) », s'élargissait en un bassin de carénage, l'étang (5), et regagnait la Seine par une seconde écluse ménagée à l'autre extrémité du Clos. Les écluses, portes d'entrée et de sortie des navires de guerre, permet-

(1) ORTIZ DE ZUNIGA, *Anales*, t. I, ann. 1252. — DURO, *La marina de Castilla*, t. I, p. 39. — Les arsenaux aragonais, Barcelone, Valence, Tortose, avaient vingt-cinq galères. 1267. (MUNTANER, *Chronique*, ch. XXXVI.)

(2) En 1295, le compte de Girard le Bariller mentionne 17 galères à Rouen. (JAL, *Archéologie navale*, t. II, p. 304.) — En 1297, Benoît Zaccaria ne dispose à Rouen que de 7 huissiers et 10 galères. (Cf. *supra*, p. 355.)

(3) Mandement des généraux des finances au payeur des ouvriers des barges, au « commis à faire pourveance de bescuit », au garde du Clos et au « paieur des marineaux ». Paris, 29 juin 1370. (Vente d'autographes, 28 mai 1887, n° 44.)

(4) Les deux écluses « derrompues et débrisées par forche des grosses eaux » en janvier 1372 furent réparées aussitot. (TERRIER DE LORAY, *Jean de Vienne*. Appendice n° 15, p. XI.)

(5) Ch. DE BEAUREPAIRE, *Recherches sur l'ancien Clos des galées*, p. 13.

taient de retenir les eaux ou de les lâcher quand on voulait curer le bassin. Sur la vaste cour intérieure donnaient le « manoir » du garde (1), un atelier pour les agrès, les magasins aux vivres ou « maisons des garnisons » et les halles qui servaient de cales de construction et d'abris pour les galères (2), d'où le nom de Clos aux galées donné à l'arsenal. La porte d'entrée se trouvait près des halles (3).

Il est assez difficile de se rendre compte de ces dispositions en lisant les dépenses du premier garde du Clos des galées (4) : nous y voyons l'arsenal en pleine activité. Des charpentiers et des berments apportent de la forêt de Rouvray des bois d'œuvre dégrossis dans les chantiers de Couronne et d'Oissel ; les édifices s'élèvent ; des femmes montent des tuiles aux couvreurs, tandis que des plâtriers travaillent aux colombages et aux planchers et que des plombiers ajustent les gouttières ; des fossoyeurs creusent le canal ; d'un ciment fait avec de la limaille, on assèche les cales. On suife les galères, qu'on graissera bientôt avec un produit d'origine et de nom arabes, importé par les ouvriers génois, le *goutran* ou goudron (5). Et « faiseurs d'avirons » de dresser des rames, cordiers de tordre les agrès, femmes de coudre les voiles, tonneliers d'apprêter les barils. Des farines, envoyées au four « pour cuire et pour bescuire », sont rangées dans les magasins avec des pois, des fèves et des tonneaux de vin, toutes provisions que le roi, d'après la tradition levantine, doit fournir aux équipages des galères.

(1) Pièces orig., vol. 492, doss. Brandis, 11076, p. 2.

(2) Barge tirée du fossé du Clos et mise en l'atelier pour la refaire appareiller. (TERRIER DE LORAY, *ouv. cité*, append. n° 84, p. LXXX.) — Comptes de construction du Clos, 1298. (Franç. 25992, fol. 41.)

(3) DELISLE, *Actes normands*, p. 302.

(4) Compte du 1er novembre 1297-1er novembre 1298. (Franç. 25992, fol. 41.) — La liste des premiers comptes du Clos des galées, de 1294 à 1308, se trouve dans le ms. lat. 9069, fol. 893.

(5) De l'arabe *kathràn*, de *kathara*, « couler goutte à goutte ». — « Goutran », 1383. (BRÉARD, *ouv. cité*, p. 64.)

Au parc d'artillerie, l'*artilleur* du Clos gauchit les arbalètes et empenne les carreaux : son compte occupe un chapitre important, car l'arsenal fournissait de munitions et d'armes non seulement la flotte, mais les châteaux royaux de la région. Dès le début de la guerre de Cent ans, dès juillet 1338, l'arsenal maritime contient une nouvelle espèce d'engins, des « pots de fer à traire garros à feu » dont les projectiles incendiaires sont lancés par l'explosion d'une matière détonante, la *poudre* (1). La même année, les *canons* faisaient leur apparition sur plusieurs navires du roi d'Angleterre ; et c'est sur mer, on l'ignorait jusqu'ici, dans un combat entre Anglais et Français, que tonnèrent les premiers coups de canon qui aient jamais été tirés (2). La proximité de matières explosives était un danger pour les édifices du Clos, bâtis, comme la plupart des maisons de Rouen, en bois et plâtras, sauf le manoir du garde et les pignons des magasins qui étaient en pierre (3). On y obvia en reléguant la poudrière derrière l'étang, dans un appentis adossé au mur latéral à la Seine (4).

Les deux catégories des navires de guerre étaient la galère levantine avec ses dérivés : huissier, galiote, lin, et la barge normande dont le barjot et le bateau flambart étaient les diminutifs (5). Un capitaine français posait en principe qu'une seule de ces « nefs virantes » était capable de tenir tete à dix navires (6). Chaque fois qu'on avait à réparer ou à construire les galères, on mandait à grands frais des

(1) Ils sont délivrés par le garde du Clos à « Guillaume Du Moulin, de Bouloigne, artilleurs », 2 juillet 1338. (Lacabane, *la Poudre à canon*, apud *Bibliothèque de l'École des Chartes*, t. VI, p. 36.)

(2) Cf. plus bas le combat du *Christophe* contre l'escadre française, en septembre 1338 (p. 417).

(3) Franç. 25992, fol. 41.

(4) L'appentis fut construit en 1372. (Ch. de Beaurepaire, *Recherches*...., p. 13.)

(5) Cf. la marine de Jean II.

(6) 1339. Cf. plus bas, p. 434.

équipes de Gênes, Marseille, Aigues-Mortes, Narbonne ; maitres de hache, rémolas et calphats méridionaux sachant ajuster les navires à joints lisses (1). Les barges au contraire étaient des navires à clin, pour lesquels on embauchait des charpentiers et des clinqueurs normands. C'étaient, en principe, les longues nefs scandinaves, mais très agrandies, pourvues de pont et entrepont, de cabines et de deux chataux : le château d'arrière, le plus grand, avait jusqu'à trente pieds de long sur six de haut (2), l'équipage variait de cent à deux cent dix hommes (3). Ces modifications, qui datent du règne de Philippe de Valois, firent de l'ancienne barge normande l'un des plus redoutables vaisseaux de l'Océan, le bâtiment de guerre par excellence du XIVe siècle.

Tandis que les galères restaient mollement couchées sous les halles du Clos et, vieilles de vingt-sept hivers, pouvaient encore marcher au combat, les barges tirées à terre sur leurs accores étaient hors d'usage après cinq ou six campagnes (4). Elles servaient de stationnaires dans les ports les plus exposés du littoral. Philippe VI (5), qui en fit construire vingt en 1338-1339, les répartit entre Boulogne, Etaples, Waben, Abbeville, Dieppe, Leure, Caen (6) et plus tard Cherbourg (7). La station de beaucoup la plus importante était Leure-Harfleur, qui commandait l'embouchure de la Seine. Elle servait de succursale au Clos des galées : c'est là que se trouvait en bloc la troisième caté-

(1) Il vint de ces équipes levantines à Rouen en 1294, 1295, 1302, 1316, 1325, 1336, 1341, 1351, 1369, 1371, 1377, 1388, 1416, etc. (Cf. à ces diverses dates.)

(2) Bréard, *le Compte du Clos des galées de Rouen*, p. 79, 83.

(3) Cf., à la bataille de l'Écluse, les effectifs des barges royales.

(4) Bréard, *le Compte du Clos des galées*, p. 49.

(5) Mention du « compte des XX barges qu'il fist faire à Abbeville ès ans XXXVIII et XXXIX ». (Compte de Jean Du Cange, trésorier de la baillie d'Amiens. Nouv. acq. franç. 9240, fol. 211.)

(6) Cf. plus bas les effectifs des différents ports à la bataille de l'Écluse.

(7) 1350. (Delisle, *Actes normands*, n° 250, p. 419.)

gorie des navires de l'État, les transports, nefs et coques (1) étant des vaisseaux ronds et de trop forte jeauge pour remonter le fleuve. Boulogne et Abbeville avaient chacune un petit arsenal maritime (2).

Plusieurs dynasties de maîtres, les Hélie, Hardi, Brument, Du Moustier, La Hogue, de Gromesnil..., se succédèrent à la tête des vaisseaux royaux. Les stationnaires en effet n'étaient pas, comme les nefs, désarmés en temps de paix et confiés à un gardien (3). Ils étaient livrés à des armateurs sous certaines conditions d'exploitation ou d'entretien débattues entre les preneurs et l'amiral (4) : ce qui permit à certains armateurs peu scrupuleux de s'approprier à une époque d'anarchie les barges de Charles VI (5). De ces sortes de traités nous avons un spécimen, non pour la marine royale à la vérité, mais pour la marine des ducs de Bretagne, calquée sur la nôtre. Le duc remettait à Jean Bouchart la barge *Catherine* et l'en constituait propriétaire pour un quart, à charge au capitaine d'entretenir son navire au port, de contribuer dans la proportion d'un quart aux frais d'équipement et de verser au trésor les trois quarts des gains (6). Le procédé était des plus économiques.

Édouard III, au contraire, gageait ses maîtres de nefs et

(1) Ainsi, en 1340, les sept nefs royales s'y trouvent; en 1346, la grant nef du roi; en 1351, les quatorze nefs achetées en Flandre, etc. (Cf. plus bas, à ces dates.)

(2) Cf. plus bas, p. 432.

(3) En 1297, 66 mariniers gardent les nefs du roi. (Franç. 25992, fol. 41.)

(4) C'est ainsi que l'amiral A. de Narbonne établit Pierre Bouffart gouverneur et maître de la barge *Notre-Dame*, « moyennant certains promesses et accors fais et passéz entre nous et lui. » Rouen, 14 juin 1370. (Pièces orig., vol. 2090, doss. Narbonne, p. 23.)

(5) Je renvoie aux chapitres : Charles VI l'Insensé, et Anéantissement de la marine française, t. II de cet ouvrage.

(6) 10 juillet 1390. (DE LA NICOLLIÈRE-TEIJEIRO, *la Marine bretonne aux* XVe *et* XVIe *siècles*. Nantes, 1887, in-8°, p. 15.)

leur fournissait ainsi qu'à leurs hommes (1) cotte et chaperon d'uniforme.

Il était d'usage, bien que nous connaissions plus d'une exception à cette règle, de confier le commandement des galères à des Levantins. Pour parer aux prohibitions possibles des républiques maritimes, fort peu soucieuses de léser leur commerce en prenant parti dans une guerre étrangère, Angelino Baloce conseillait d'attirer et de fixer sur nos côtes des familles de marchands génois, de façon à posséder l'état-major des vingt à vingt-cinq galères royales (2). L'idée, sans être rejetée, n'eut pas la même fortune qu'en Portugal, où le roi Denis avait stipulé, dans le cahier des charges de l'amirauté, l'obligation d'entretenir vingt patrons génois (3).

Résumons d'un mot l'état de notre marine de guerre au début et pendant une bonne partie de la guerre de Cent ans : une cinquantaine de bâtiments des meilleurs types : galères, barges et nefs, autrement dit croiseurs, navires de ligne et transports de guerre, bien en main de leur chef, sont disposés en éventail le long du littoral et s'appuient au centre sur le gros de l'escadre masqué derrière les méandres d'un fleuve, à Rouen. Jusqu'ici, rien que de très normal et de très supérieur, comme effectif et disposition, à la marine d'Édouard III, aux vingt-cinq nefs massées près de la Tour de Londres (4). Et, le dirai-je aussi, rien que de parfaitement inconnu de nos historiens. Où leur méprise dépasse les bornes, c'est d'affirmer le contraire de la vérité, que les

(1) Mandements du 22 décembre 1365, décembre 1373, etc. (*Record office*, Wardrobe, 40/17, 39/7, etc.)

(2) *Mémorial B* de la Chambre des Comptes. Archives nat., P 2291.

(3) 1er février 1317. (CANALE, *Tentativo dei navigatori e scopritori genovesi per riuscire all' India*. Genova, 1881, p. 38-43.)

(4) Vingt-cinq navires étaient l'effectif normal de la flotte royale anglaise. Elle atteignait ce chiffre en 1346-1347 (CHAMPOLLION-FIGEAC, *Lettres de rois, reines*, etc. (*Documents inedits*), t. II, p. 92); vingt-deux nefs en 1376. (*Record office*, Wardrobe, 41/10.)

Valois, faute de marine de guerre régulière, avaient recours aux armements particuliers.

Le vice de notre organisation navale, le seul, mais il était radical, fut précisément l'absence d'une flotte de réserve, d'une sorte d'arrière-ban maritime analogue au contingent des Cinq-Ports. Que le roi eût le droit de mettre arrêt de prince sur les navires des particuliers, je ne le nie pas; mais on verra de quelle mauvaise grâce les armateurs s'y prêtaient, au lieu que c'était chez l'ennemi un jeu naturel des institutions. L'amiral de France ne pouvait donc opposer qu'une escadre aux deux grosses flottes anglaises des amirautés de l'ouest et du nord, au gardien des Cinq-Ports, au vice-amiral de Guyenne et à l'amiral bayonnais.

Que si vous me parlez, pour contre-balancer les efforts des deux derniers, des secours promis par les marins basques, les traités d'alliance, je vous le demande, sont-ils jamais devenus effectifs avant que les deux partners eussent mutuellement d'appui? Ce n'est que du temps de Charles V que nous eûmes l'occasion de rendre service aux sujets du roi de Castille et qu'ils nous prêtèrent dès lors régulièrement un concours actif et empressé.

Notre seule ressource était de recourir aux ports méditerranéens, véritables entrepôts de flottes mercenaires. Aussi nos diplomates eurent-ils pour objectif d'en barrer l'accès à l'ennemi. Édouard III usa de même, et, les autorités génoises ayant brûlé quelques galères de guerre plutôt que de les laisser entrer au service de la France, il se flatta de n'y être pas resté étranger (1). C'était chanter trop tôt victoire. En 1337, nos envoyés trouvaient moyen de « destorber l'armée que le roy d'Engleterre avoit faicte ès dictes parties »; au lieu de suivre le fondé de pouvoirs britannique, Pierre

(1) Lettre d'Édouard III, 3 septembre 1336. (RYMER, t. II, 3e partie, p. 150.

Basso nous amena ses douze galères : il ne dépassa pas Aigues-Mortes (1).

Dès que la guerre franco-anglaise fut déclarée, nous nolisâmes d'un coup deux escadres, chacune de vingt galères et une galiote, huit mille cinq cent soixante hommes en tout. Antoine D'Oria, célèbre corsaire connu de nos chroniqueurs sous le nom d'Ayton Dore, conduirait les Gibelins génois ; Charles Grimaldi arriverait de Monaco et de Nice avec les Guelfes exilés de Gênes (2). De crainte d'une collision entre Guelfes et Gibelins, on assignait à ces frères ennemis deux itinéraires distincts : l'un contournait la péninsule ibérique, l'autre serrait les côtes barbaresques. Ainsi, descendaient dans l'arène où les deux nations occidentales se mesuraient, les quatre grandes familles de la République, D'Oria et Spinola, Grimaldi et Fieschi, pour mettre à notre service leur prestige séculaire.

Avant qu'elles fussent en route, Édouard leur dépêcha un raccoleur de marque, le vice-amiral Uso di Mari, avec une surenchère (3). Philippe VI ne put moins faire que d'envoyer son amiral, tant il avait à cœur de les voir promptement arriver (4). Il n'eut pas l'adresse de le cacher, ce dont les Génois, gens retors, profitèrent. Il suffirait d'un léger retard pour arranger les affaires d'Édouard, décidé, il venait de le faire savoir, à envahir la France au printemps de 1338 (5).

(1) Qu'il quitta le 27 juin. (*British Museum*, Additionnal Charters, p. 8 : copie au ministère de la marine, Archives, G 193.)

(2) Le traité fut signé par les négociateurs habituels de Philippe VI en ces matières : Thoré Du Puy, receveur de Beaucaire, et Marquis Scatisse, receveur de Toulouse. Chaque galère devait avoir 210 hommes, la galiote 100, un lin 50. (Traité du 25 octobre 1337 et du 15 avril 1338, publié par Jal, *Archéologie navale*, t. II, p. 333-338 et par Saige, *Monaco et les Grimaldi*, 1899, in-4°, p. 219.)

(3) 2 janvier 1338. (Rymer, t. II, 3e p., p. 201.)

(4) « Ut armata galearum cito acceleretur et veniat ad has partes. » (Franç. 25698, p. 173.)

(5) Compte des dépenses de la flotte génoise. 1337-1339. Delisle, *Actes normands*, n° 120, p. 231.)

D'Oria trouva moyen de rester quatre mois en route et tenta de s'arrêter à Majorque pour trafiquer, malgré les injonctions formelles de l'amiral ; Quiéret dut même requérir la police urbaine d'entraver tout achat ; enfin, une des galères sombra sous le cap d'Aiguafreda en Catalogne (1) ; de l'escadre Grimaldi, deux bâtiments désertèrent (2). Le hasard, disons mieux, *une combinazione* où l'or français aurait eu pour contrepoids les livres sterling, servait assez bien la mission du vice-amiral anglais (3).

III

DÉBUTS DE LA GUERRE DE CENT ANS.

Cependant Édouard III armait ; à Pâques 1338, ses deux flottes avaient ordre de partir : soixante-dix grandes nefs pour la Guyenne, deux cents à destination de la Flandre (4). Lui-même s'embarquerait avec ses troupes sur la seconde escadre. Faute de vaisseaux, il resta en panne jusqu'en juillet.

De notre côté, le même inconvénient était à redouter, faute de chefs, l'amiral étant sur l'escadre génoise. En l'occurrence, « un des petits hommes de France de corpulence, mais un des plus hardis et de grant entreprize, » se présenta et eut le talent de se faire agréer. « Thomas Fouques, écrivait le roi à son garde du clos, nous avons en chargié

(1) Certificat de l'amiral Quiéret, 20 novembre 1338. (Clairambault vol. 92, p. 7145, nº 25.)

(2) Archives nat., JJ 72, c. 72-73.

(3) Il faut dire toutefois que l'émissaire anglais à Nice, Jacobin de Sarzane, ne réussit guère : l'argent que lui avait envoyé son maître pour noliser des galères fut confisqué par les officiers du comte de Provence. (Lettre d'Édouard III pour le réclamer, 30 novembre 1338. Rymer, t. II, 4ᵉ p., p. 39.)

(4) Ordres des 24 février et 6 mars 1338. (Rymer, t. II, 4ᵉ p., p. 7-8.)

certaines besoignes secrètes à nostre amé et féal conseiller Nicolas Behuchet, par lesquelles il pourra avoir mestier des artilleries, armeures et des autres choses que tu as en ta garde. Si voulons que tu les lui bailles (1). » Par « autres choses », entendez les galères. Ce ne fut pas un médiocre étonnement que de voir un trésorier royal, étranger à la mer, — sauf qu'il possédait en fief l'île d'Oléron (2), — revêtir le pourpoint de soie dorée de capitaine d'armée navale (3).

Pourtant, Behuchet était bien l'homme de la situation, un officier vif, décidé et, ce qui a bien aussi sa valeur, discret. Il ne laissa rien transpirer du secret de sa mission. Et ce fut un coup de foudre que sa subite apparition, le 24 mars 1338, veille de l'Annonciation, devant Portsmouth (4) : les habitants, qui n'avaient eu vent de rien, purent croire à l'arrivée des contingents de l'amirauté de l'Ouest ; l'escadre en vue était sous pavillon anglais. Leur ville fut enlevée sans coup férir. « Incendies, pillages, » je vous laisse à penser, ou du moins Édouard III nous laisse à penser sous cette courte rubrique (5) ce qui s'ensuivit ; le but de l'expédition était d'anéantir les armements de l'escadre de Guyenne. Rien ne fut épargné, que l'hôpital et l'église paroissiale : les corsaires s'assurèrent, en restant plusieurs jours aux abords de Wight, que le convoi de secours à destination de la Guyenne ne se formait pas.

On vit, une fois de plus, qu'il n'est pas besoin d'une grosse

(1) 13 février 1338. (Pièces orig., vol. 265, doss. Behuchet, p. 11.)

(2) P. Anselme, t. VII, p. 750.

(3) Les officiers de marine se distinguaient souvent des matelots en revêtant des armures de plate couvertes de soie dorée. Armements de nefs à Leure, février 1339. (Delisle, *Actes normands*, nos 102-103.)

(4) Nicolas (*ouv. cité*, t. II, p. 27) cite les divergences des chroniqueurs, mais a le tort d'adopter la date 1337, contredite formellement par la lettre d'Édouard III du 15 avril 1338.

(5) Lettre d'Édouard III aux châtelains de Wight. 15 avril 1338. (Rymer, t. II, 4e p., p. 12.) — *Grandes Chroniques de France*, t. V, p. 369.

flotte pour harasser l'ennemi : cinq galères royales (1), les nefs du vice-amiral Hélie avec cinq cents hommes (2), parfois la division des galères de Pelegrin, suffisaient à l'activité infatigable du capitaine d'armée. Chaque mois (3), il reprenait la mer après un prompt ravitaillement (4). Mais l'activité ne servait à rien contre la flotte imposante enfin réunie par Édouard III, deux cents vaisseaux et onze mille six cents combattants ; le roi d'Angleterre passa donc sans encombre en Flandre (5).

Philippe de Valois vint se poster à la frontière, pour reculer bientôt, — cela devint chez lui une douce habitude, — dès qu'il eut constaté que l'ennemi ne ferait pas les premiers pas.

Au printemps, nos marins avaient sondé le terrain de leur prochaine campagne en croisant dans l'archipel anglonormand et en débarquant à Serk et Aurigny (6). Ils étaient prêts à agir dès que les escadres levantines parurent dans la Manche, en août.

Après un prompt ravitaillement, on mit le cap sur Guernesey. Douze cents Anglais, enfermés dans le Château-Cornet, eurent la fâcheuse idée, à la voix de leurs chefs, Aymar de Valence et le comte de Clèves, de résister à ou-

(1) Réarmées du 13 au 16 avril 1338. (Clairambault, vol. 212, p. 25. — Franç. 10430, fol. 333.)

(2) 150 l. t. « estoient deues au dit visadmirail, pour le demourant des gages de V^c mariniers qui ont esté en cette armée en sa compaignie souz le gouvernement de sir Nicole Behuchet, capitaine d'icelle ». Quittance de Jehan de l'Ospital, neveu et lieutenant du clerc des arbalétriers. Harfleur, 5 juillet 1338. (Pièces orig., vol. 1531, doss. 34987, pièce 68.)

(3) Armement des bateaux *Sainte-Marie-la-Bariande* et de la nef *Saint-George*. Leure, 28 mai 1338. (Delisle, *Actes normands*, n°s 86-89, p. 182-184. — Pièces orig., vol. 265, doss. Behuchet, p. 3.)

(4) Les galères *Sainte-Esclaire, Sainte-Katherine,* sont armées à Leure les 23 et 27 juin. (Pièces orig., vol. 265, doss. Behuchet, p. 8 et 10.) — Pelegrin arme à Leure, le 25 juin. (Franç. 10430, p. 234.)

(5) Il s'embarqua le 17 juillet. (Rymer, t. II, 3e p., p. 168 ; 4e p., p. 28, 66.)

(6) Rymer, t. II, 3e p., p. 167

trance. Ils furent enlevés d'assaut et bon nombre passés au fil de l'épée (1). Là s'arrêtèrent les scènes de désolation coutumières à toute invasion, car défense fut « faicte par vox de criée que nul n'en ausast faire aucun dommage aux gens de ladicte ille, ne à leurs causez ». L'amiral indemnisa la seule partie lésée, « une bone fame ; » et des largesses à peu de frais, deux deniers par tête, aux pauvres (2), marquèrent comme il convenait le retour à la couronne d'un territoire français. Il y a loin, on le voit, de la réalité au récit fantaisiste d'un chroniqueur qui représente notre invasion comme celle d'une nuée de sauterelles (3). Le connétable de France, dit-on, avait été de la partie (4), bien que je soupçonne qu'on ait confondu l'expédition de 1336, où il était, avec celle de 1338. Mais un maréchal y fut, Bertran, dont les ancêtres possédaient la moitié de l'île. On lui rendit son patrimoine (5), et il déploya sur Guernesey sa bannière d'or au lion de sinople, la bannière du *Chevalier au vert lion*, dont la garde fut confiée au vice-amiral Hélie (6), investi du commandement de Château-Cornet (7). Une galère royale y fut détachée en permanence sous les ordres du capitaine Danois de Laguillon (8). Deux autres Normands, Jean L'Allemant et Henri de Heuqueville, eurent le soin de l'artillerie insulaire (9). Ainsi fut consommée l'annexion de

(1) *Chronique normande*, éd. Molinier, p. 245, n° 5. — *Anciennes Chroniques de Flandres*, t. III, p. 147. — *Continuation de Nangis*, p. 158.

(2) Certificat de l'amiral constatant les dépenses du trésorier de l'armée des galères génoises. Leure, 20 novembre 1338. (Clairambault, vol. 92, p. 7145, n° 25.)

(3) *Chronographia regum Francorum*, t. II, p. 94.

(4) *Anciennes Chroniques de Flandres*, t. III, p. 147.

(5) Lettres de Philippe VI, 3 octobre 1338. (Cf. Franc. 10430, n° 1129.)

(6) Archives nation., J 211, p. 34.

(7) Par Philippe VI. (Du Cange, *Glossarium mediæ latinitatis*, art. Amir, citant le Reg. B² de la Chambre des Comptes, fol. 130 v°.)

(8) Ravitaillée à Leure, le 7 septembre 1339. (Delisle, *Actes normands*, n° 116.)

(9) Franc. 10430, n° 1129.

l'île au duché de Normandie (1), pour un temps bien court Philippe VI ne le prévoyait que trop, et il avait pris ses précautions en conséquence en stipulant que le maréchal lui rétrocéderait l'île au cas d'un traité de paix avec l'Angleterre (2).

Quiéret fit route sur la Normandie. Il rallia l'escadre de Behuchet, les divisions de galères Pelegrin (3) et Damas (4), et, toutes forces réunies, le 21 septembre, se porta sur les côtes flamandes. Édouard III s'y trouvait dans une position critique. En débarquant à Middelbourg, il s'était aperçu avec stupeur qu'il avait manqué de parole à ses alliés : au lieu de vingt mille sacs de laines promis pour rétablir leur industrie drapière, il apportait le misérable stock de deux mille cinq cents sacs. Il envoya au plus vite chercher de quoi combler le déficit (5). C'est ce que nos gens venaient entraver.

En contournant l'île de Walcheren, ils découvrirent dans l'anse d'Arnemuiden (6), près de Middelbourg, cinq magnifiques nefs arrivées depuis peu avec un chargement de laines. C'étaient les plus beaux vaisseaux de guerre du roi Édouard, en particulier *le Christophe* et *l'Édouarde* (7). Une partie des

(1) Philippe VI avait donné l'île à son fils Jean, duc de Normandie, en accroissement de son duché ; Jean la donna au maréchal.

(2) Bois de Vincennes, novembre 1338. (Archives nat., J 211, p. 35; Analyse, ms. franç. 21098, p. 7.)

(3) Armées le 19 septembre. (Franç. 10430, p. 224.)

(4) Deux galères armées les 19 et 20 septembre à Harfleur (Pièces orig., vol. 77, doss. 1572, d'Anyas, p. 2, 3), et montées de 400 marins de Narbonne et Béziers, suivant traité passé avec Philippe VI. (Archives nation., P 2291, fol. 467.) — Les bateaux *Jehan-Riant*, *Binet-de-Castellon* et *Saint-Georges* étaient armés à Leure le 20 septembre également. (Delisle, *Actes normands*, n°s 92-97.)

(5) Rymer, t. II, 4e p., p. 28.

(6) « Aremouth ». (Laurence Minots *Lieder*, von Wilhelm Scholle. Strassburg, 1884, p. 11, dans les *Quellen und Forschungen zur Sprach-und Culturgeschichte der Germanischen Völker*, 52 heft.)

(7) *Grandes Chroniques de France*, éd. P. Paris, t. V, p. 375. — Les autres nefs anglaises étaient *la Catherine*, *la Rose*, *la Sainte-Marie-l'An-*

équipages était descendue à terre. En revanche, *le Christophe*, spécialement aménagé pour le passage du roi, était muni d'armes redoutables, trois *canons de fer* et un canon à main (1), analogues aux *pots de fer* embarqués l'année même sur une des nefs de Behuchet (2). C'est ce qui expliquerait l'énorme retentissement donné à ce combat naval, le premier où ait tonné l'artillerie à feu. Ajoutons que la lutte fut acharnée. Un contre cent, disait une complainte anglaise qui évaluait nos forces à quarante-huit galères, deux carraques et quelques vaisseaux. Le capitaine du *Christophe*, Jean Kingston, nous tint tête pendant un jour entier. Pour un de ses hommes qui mordait la poussière, six des nôtres tombaient (3). Enfin, un dernier assaut triompha de sa résistance, et nos matelots exaspérés par l'acharnement de l'ennemi massacrèrent les survivants : il périt près de mille hommes sur les cinq nefs anglaises, un peu moins à bord des nôtres (4). Les prises, avec leur riche cargaison, furent amenées à Calais (5).

Vivement ému de notre coup de main, Édouard III mandait le 27 septembre à ses deux amiraux Bardi et Drayton d'unir leur flottes et d'arrêter les pirateries françaises en

glaise, mentionnées l'année suivante comme prises faites à l'ennemi : c'étaient du reste des navires de guerre.

(1) Remise par Jean Starling, clerc des vaisseaux, barges, balingers et autres vaisseaux du roi, à Helmyng Leget, garde desdits vaisseaux, de la « hulk appellée *Christofre de la Tour*, dont Johan Kyngeston est meistre, ove... III canons de ferr ove V chambres, un handgone ». 22 juin 1338. (Nicolas, *ouv. cité*, preuves, t. II, p. 475.) — Adam Murimuth (*Continuatio Chronicorum*, p. 87) dit que les cinq grandes nefs anglaises étaient presque vides quand on les prit. — Froissart, éd. Luce, t. I, p. 160.

(2) Livrés par le garde du Clos à « Guillaume du Moulin de Bouloigne, artilleurs », Leure, le 2 juillet 1338. (Lacabane, *la Poudre à canon*, apud *Bibliothèque de l'École des Chartes*, t. VI, p. 36.)

(3) Minots *Lieder*, p. 11.

(4) La *Continuation de Nangis* (p. 162) dit mille Anglais ; mais ce chiffre, supérieur au total des équipages anglais, peut représenter la perte des deux partis.

(5) Froissart, t. I, p. 188. — Le 3 octobre, la galère *Sainte-Aventure* se ravitailla à Boulogne. (Franç. 10430, fol. 333.)

Zélande (1). Qu'ils eussent intercepté ou deviné les plans de l'ennemi, nos officiers surent les déjouer en prévenant la jonction des amiraux anglais.

Au fond d'un golfe qu'abritent comme deux vigies Wight et Portsmouth, dormait la ville de Southampton, jusque-là épargnée par la guerre. Le 5 octobre 1338 fut pour elle un jour de malheur (2). Vers trois heures de l'après-midi, cinquante galères apparurent faisant force de rames vers le port. Quiéret avait fait proclamer « que les premiers qui entreroient dans la ville de Hantonne auroient 100 livres tournois (3) ». « Plus courageus et volontieus » que tous autres, ses propres écuyers et ses marins bondirent à l'assaut. Mais les soldats qui couronnaient les remparts pendant que la population gémissait devant les autels, les reçurent si chaudement que la petite troupe courait les plus grands dangers, quand éclata derrière elle la sonnerie des Génois : l'équipage d'Antoine D'Oria accourait à la rescousse (4) ; les défenseurs de la place furent écrasés ; la ville était nôtre ; elle fut aussitôt livrée au pillage. Chevale-

(1) Rymer, t. II, 4e p., p. 36.

(2) Nicolas (*ouv. cité*, t. II, p. 34, note *d*) relève l'erreur de Froissart, qui plaçait le 5 octobre au dimanche. — *Historia anonymi Edw. III*, cap. LV et CCCXVIII. — *Continuation de Nangis*, éd. Géraud, p. 161. — Adam Murimuth, *Continuatio Chronicarum*, éd. E. Maunde Thompson, dans les *Chronicles and memorials of Great Britain*. Londres, 1889, in-8°, p. 87.

(3) Lettres patentes de l'amiral Hue Quiéret, Leure, 15 novembre 1338 : « Combien que trouvé ait esté, par information sur ce faite, que noz escuiers et gens propres y fussent premièrement entrés, *emprès* euls les gens et maronniers de la galie Ayton Doyre, les quiex secoururent et aidèrent les nostres dictes genz ou péril ou ils se mirent, toute vois n'avons mie voulu que noz dictes genz eussent les dictes cent livres : Ançois avons voulu et voulons que cil qui les secoururent comme dit est les eussent. » (Clairambault, vol. 825, fol. 19, orig.) — Dans sa quittance datée de Leure, 21 novembre 1338, Antonio D'Oria, en touchant les cent livres de récompense, ne fait aucune difficulté de reconnaître que les écuyers et gens de Quiéret pénétrèrent les premiers dans la ville. (Clairambault, vol. 41, p. 3069, nos 96, 97, orig.)

(4) Cf. la note précédente.

resques comme toujours, les Français cédèrent leur prime aux marins de la capitane génoise. Notons aussi le malin tour d'emporter les balances publiques sans lesquelles on ne pouvait lever les droits de douane (1). Pourquoi faut-il assombrir le tableau en ajoutant le cortège ordinaire de la guerre, l'incendie allumé par les maraudeurs dans les hameaux des environs, le viol des femmes jusque dans les églises (2), la mise à sac des maisons, puis, quand on eut couché sur les positions pour affirmer la victoire, le feu mis aux cinq quartiers de la ville. Les milices de Winchester, Salisbury, Londres, accouraient bride abattue : trop tard. Nos marins voguaient tranquillement vers Dieppe, pour mettre en sûreté leur immense butin (3).

Une brusque volte-face porta notre flotte sur un point où on ne s'attendait plus à nous voir et où, la confiance renaissant, les marchands se hasardaient à sortir des ports. Dans la seconde quinzaine d'octobre, l'amirauté du nord était dans le plus vif émoi. Shepey est menacée ; les Français sont à l'embouchure de la Tamise ; la terreur règne à Londres ; le tocsin sonne partout ; les signaux d'alarme s'allument de poste en poste ; les habitants enfoncent des estacades dans le lit du fleuve en avant de la capitale (4) ; Quiéret va faire dans la Tamise la campagne qui, trois siècles plus tard, illustra Ruyter... Un hasard arrêta tout.

Tandis qu'on croisait devant Margate, quatre vaisseaux suspects parurent dans le sud, luttant contre une forte brise qui les poussait vers la Tamise. Nos bâtiments, au nombre de soixante-quinze, prirent chasse aussitôt, toutes bannières au vent. A l'Écluse, où ils avaient touché, les marins de

(1) Rymer, t. II, 4e p., p. 41.

(2) Froissart, éd. Luce, t. I, p. 158 et variantes.

(3) Froissart, t. I, p. 158. — Le 14 octobre, une galère génoise se trouve à Leure. (Clairambault, vol. 41, p. 3069, n° 96.)

(4) Lettres patentes du conseil royal d'Angleterre, 14 et 23 octobre 1338. (Rymer, t. II, 4e p., p. 36.)

l'escadrille s'étaient fait passer pour marchands norvégiens et pour pèlerins qui s'en allaient à Saint-Jacques-de-Compostelle, ce qui les avait dispensés d'une inspection sévère. Leur contenance fut tout autre devant notre escadre. Après un court conciliabule où ils jurèrent de ne pas se rendre, mais de se battre « tant que durer poroient », on les vit faire le branle-bas de combat, hisser la bannière d'Écosse, jeter l'ancre et attendre fièrement leurs innombrables adversaires.

« Qui êtes-vous? crièrent les nôtres. — Écossais et au roi d'Écosse. Et vous? » demanda Guillaume Douglas. — « Et quels gens êtes-vous d'Écosse? reprit l'amiral de France en s'avançant. Nommez-vous ; autrement vous êtes tous morts, car nous vous soupçonnons fort d'être des Anglais. » Son interlocuteur poussa un soupir de soulagement. C'était le roi d'Écosse lui-même, David Bruce, qui venait, avec les principaux seigneurs de sa cour, demander des secours en France. Il avait cru, lui aussi, tomber au milieu d'une escadre anglaise et se disposait à vendre chèrement sa vie, quand il s'aperçut de sa méprise. Quiéret, pour lui éviter de pareilles alertes, l'escorta respectueusement jusqu'à Calais (1), puis reprit jusqu'au 8 novembre sa croisière, sans qu'aucun incident important vînt, cette fois, la signaler. De retour à Leure et Harfleur (2), Quiéret, rachetant à tout prix les armes que des soldats indisciplinés vendaient aux courtiers de l'ennemi (3), procédait à la distribution du butin (4), de la solde et des récompenses (5). Les marins prirent leurs quartiers d'hiver à proximité de la Flandre et s'échelonnèrent le long des côtes, de façon à prévenir toute

(1) FROISSART, t. I, p. 429.
(2) Franç. 10430, p. 235. — Nouv. acq. latines 2365, pièce 40.
(3) DE FRÉVILLE, *Mémoire sur le commerce maritime de Rouen*, t. I, p. 261.
(4) 15 novembre. (Clairambault, vol. 825, p. 49.)
(5) 20 novembre. (Clairambault, vol. 92, p. 7145, n° 25.)

incursion de l'ennemi. Le corsaire Marant et le capitaine Pierre Damas tinrent garnison dans le Ponthieu : leurs Languedociens occupaient le Crotoy, Saint-Valery, Rue, Abbeville, Saint-Riquier. Les Génois étaient cantonnés à Capécure, près de Boulogne-sur-Mer, à Boulogne, Bellefontaine, Camiers, Étaples et Saint-Josse, près de Montreuil ; les Guelfes monégasques, isolés de leurs compatriotes gibelins par mesure de prudence, stationnaient à Calais (1). Le connétable, à Tournay, occupait l'extrémité du camp retranché. Quelques croiseurs, le galiot *Sainte-Anne* (2), par exemple, étaient détachés à la surveillance des côtes.

IV

PROJET DE CONQUÊTE DE L'ANGLETERRE.

La journée des Normands.

La Manche balayée d'ennemis, l'Angleterre privée de son roi, rien n'empêchait l'invasion des îles Britanniques. C'est alors que Philippe VI suggéra aux Normands une nouvelle conquête de l'Angleterre. Nul doute que l'inspiration vînt d'en haut et non du peuple, quelque grisé qu'il fût par les succès de la campagne. Comparez ces dates : le 30 janvier 1339, sur l'ordre exprès du roi, le connétable, campé à la frontière, emmène « grant partie de ses gens » pour la *Journée des Normans*, à Rouen (3). Or, la convention de Vincennes où les notables décidèrent le passage en Angleterre

(1) *Chronographia regum Francorum,* éd. Moranvillé, t. II, p. 94.

(2) Armé le 18 décembre. (Delisle, *Actes normands*, nos 99 et 101, p. 193-194.)

(3) Il ne laisse à la frontière qu'un Français de l'Ile-de-France, Charles de Montmorency, et 80 cavaliers. (Comptes du connétable Raoul d'Eu, 1338-1346 : Fontanieu, vol. 864, p. 148.)

n'est que du 23 mars (1), et la ratification par les États de la province, du 25 avril (2).

C'était un va-tout de la politique royale, impuissante à obtenir des subsides. L'entreprise, d'une conception grandiose, rappelait les temps héroïques. « Si elle entraînait de lourdes charges, les Normands croyaient que ce n'était pas acheter trop cher, et les espérances qu'elle faisait naître, et surtout les privilèges définitifs qui devaient les dédommager, la confirmation solennelle de leur charte (3). »

Mais le chef de l'expédition, Jean, fils du roi et duc de Normandie, n'ayant pas l'envergure d'un conquérant, l'armée de 4,000 hommes d'armes et de 40,000 sergents que la province mettait à sa disposition, pas plus que les dix à douze semaines de durée fixée pour la campagne ne pouvaient suffire à dompter une nation où tout homme maniait l'arc et l'épée et devenait au besoin soldat. Le *Doomesday-book* de la conquête n'en fut pas moins arrêté dans ses grandes lignes : il répartissait les biens des laïques entre les églises, les barons et les bonnes villes de Normandie, ne laissant aux églises anglaises que 20,000 livres sterling de revenu. Parmi les signataires du traité, il y avait le connétable, un maréchal et de grands seigneurs dont la guerre était la vie, des gens des communes dont l'amour du gain expliquait l'adhésion; mais il y avait aussi un futur pape et des évêques (4) qui avaient le devoir de s'opposer à la spo-

(1) Archives nation., J 210, n[os] 5 et 7, orig.; copie dans la collection De Camps, vol. 45, p. 422, à la Bibliothèque nationale; — publié par Du Tillet, *Recueil des traités*, p. 46, 232, et par Rymer, *Fœdera*, t. II, 4[e] p., p. 197. — Plusieurs historiens, en particulier Michelet (*Histoire de France*, t. III, p. 323), ont nié l'existence de ce traité.

(2) Archives nation., J. 210, n° 5.

(3) Coville, *les États de Normandie*, p. 47-49.

(4) Pierre Roger, archevêque de Rouen, pape sous le nom de Clément VI; Guillaume Bertran, évêque de Bayeux; Jean de Hautfrine, évêque d'Avranches; connétable Raoul d'Eu, maréchal Bertran, Jean de Harcourt, etc.

liation injuste de tout un peuple. Le projet de conquête de l'Angleterre, qui aboutit l'année suivante à une catastrophe, légitima aux yeux des Anglais la conquete de la France.

En se chargeant du transport éventuel de l'armée expéditionnaire, les États laissaient à la flotte royale le soin de garder la mer.

La lourde responsabilité qu'assumait le conseil royal, instigateur de l'entreprise, se trouvait encore aggravée par les difficultés de l'exécution. Elles furent surmontées, il est vrai, par le zèle admirable des officiers de la marine royale, qui se hâtèrent de dresser un plan de manœuvres simple et clair, accessible à tous les marins et facile à exécuter par une flotte de transports.

Les *Ordinations classis*, rédigées en français en dépit de leur rubrique latine (1), sont les premières en date des nombreuses ordonnances maritimes que vit éclore le XIVe siècle. Elles fixent le poste de l'amiral à l'avant-garde avec les gens de Seine et les Flamands ; Dieppois et Picards seront au corps de bataille, les marins de Caen et du Cotentin feront l'arrière-garde. Pour une conversion en une seule ligne, les Dieppois et les Picards se masseront à la droite et les Bas-Normands à la gauche de l'amiral, dont personne ne dépassera la bannière. Chaque maître de navire restera sous la bannière de son capitaine. N'iront au pillage que les gens d'armes désignés pour « apporter la roberie et le gayn et amener le bestail ». Ils remettront le tout à deux hommes préposés, en chaque nef, à la répartition proportionnelle du butin « soulonc les condiciouns des persones ». — Remarquez, entre parenthèses, l'assonance de ces mots, qui laisse

(1) *British Museum*, Cotton, Claudius E VIII, f° 248 v°, publié par M. Edward Maunde Thompson, en appendice à son édition d'Adam Murimuth, *Continuatio Chronicarum*, p. 257-261, et par sir Travers Twiss, en appendice du *Black book of the admiralty*, dans les *Chronicles and memorials*. London, 1871, in-8°, t. I, p. 426-429. Mais ces éditeurs lisent « Savie » au lieu de « Saine », et, déroutés, expliquent Savie par Savoie

deviner l'origine méridionale des rédacteurs. — « Si l'amiral fait soner la retrète », l'arrière-garde, Caen et Cotentin, se retirera la première en ordre de bataille et s'embarquera, les gens d'armes passant d'abord ; elle renverra les bateaux à la côte et laissera tous ses arbalétriers près de l'amiral. Le second corps, Dieppois et Picards, se retirera de même, couvert par l'amiral, qui commandera l'arrière-garde et sera le dernier au combat comme il y fut le premier. Personne ne descendra à terre ou n'abandonnera sans ordre la garde des nefs, barges ou bateaux qui lui aura été confiée, sous peine d'être puni comme traître. En cas de rébellion, les maîtres enverront à l'amiral les coupables ou « les noms de yceux par escript », et le prévôt de l'armée de la mer en fera justice. Afin que personne ne puisse arguer d'ignorance, les articles de l'ordonnance seront publiés et criés plusieurs fois sur toutes les nefs de l'armée et en chacune des « *escheles* », c'est-à-dire des escadres.

Marche de jour : le vice-amiral, chargé des signaux, défilera en tête de colonne, et, à moins d'un ordre de lui, nul ne le dépassera sous peine de 60 florins d'amende. De jour, sa nef se distinguera en arborant deux bannières des autres navires, qui n'en porteront qu'une. Elle hissera une troisième bannière, et tout autre bâtiment une seconde, si une « nief estrange » est en vue : chacun se rapprochera du navire qui a fait le signal. Toutes les fois que le vice-amiral hissera l'étendard en une gourdine au haut du mât, tous le rallieront pour « prendre conseil ». Nul ne prendra terre sans son commandement.

De nuit, la nef vice-amirale portera un feu, deux feux s'il faut jeter l'ancre, trois feux s'il faut la lever. Le premier qui découvrira une nef suspecte doit « fussiller », c'est-à-dire tirer du briquet une fusée d'étincelles. Une nef qui ralliera la flotte mettra bannière carrée au mât, et les nefs qui l'apercevront répéteront ce signal de reconnais-

sance, tout en voguant à sa rencontre. Nul ne pourra entrer en « nief vacante » avant l'amiral ou son délégué. Enfin, l'ordonnance rappelle que, dans une descente, personne ne doit dépasser la bannière du roi, ni quitter celle de son capitaine.

« Criée » de temps à autre à bord de chaque escadre, elle finit par arriver aux oreilles de l'ennemi. Nous la retrouvons presque tout entière et en français dans le Code fondamental de la marine anglaise dont elle fut la première assise (1). Plus complète, mais plus diffuse, l'ordonnance anglaise, rédigée aux environs de la bataille de l'Écluse et en tout cas entre 1337 et 1351, s'étend longuement sur les devoirs de l'amiral en temps de paix, le choix de ses « lieutenants, députez et autres officiers des plus loyaulx, sages et discrets en la loy marine et anciens coustumes de la mer », le dénombrement des vaisseaux de guerre et des « mariners deffensibles » qui permette au roi de connaître à tout moment « sa force par la mer ». Notez que l'amiral français s'acquittait des mêmes fonctions et, en particulier, des recensements maritimes. Voici maintenant l'organisation de la flotte de guerre ennemie :

Les cinq meilleures nefs seront réservées pour le roi et pour les divers services de la cour : la *chambre,* la *sale*, la *garde-robe,* la *larder* et la *cuisine*.

Chaque soir, l'amiral ira savoir du roi « quel cours ils tendront cele nuyt et le jour subséquent ». La nef royale aura trois grandes lanternes en triangle ; l'amirale, deux grandes lanternes accouplées au sommet du mât ; les sous-amiraux du Nord et de l'Occident en porteront chacun une, à la volonté de leur chef. Lorsqu'une bannière sera hissée au milieu du mât de l'amirale, tous les capitaines et maîtres mettront leurs bateaux à la mer pour venir au conseil.

(1) *Black book of the admiralty*, éd. Travers Twiss, t. I, p. XXX et 1-39.

Toute prise sera répartie entre le roi pour un quart, les seigneurs des nefs pour un autre et les marins des navires qui se trouvaient en vue de la prise ou qui cinglaient vers elle. Seront attribués à l'équipage qui a amariné la prise, tous les biens et harnois trouvés sur le tillac. L'amiral prélèvera deux parts de matelot s'il est présent à l'action, une seule part s'il est absent.

En escadre, tous les navires se masseront autour de la nef amirale; aucun d'eux ne s'éloignera sans congé, ne *croisera sa voile en haut* ou ne jettera l'ancre avant elle, sous peine d'être traité comme rebelle. En cas de tempête, les bâtiments qui perdraient de vue l'amirale feraient route derrière le sous-amiral.

Un détachement d'archers et de gens d'armes sera commandé, dans chaque navire, pour escorter les fourrageurs ou les équipes qui iront à l'aiguade en terre ennemie. Sous peine de mort, défense à tous d'attaquer une forteresse ennemie ou d'allumer un incendie sans ordre de l'amiral; défense à tout maître ou connétable de nef de laisser débarquer ses hommes, s'ils ne sont sous le commandement d'une personne autorisée.

A la vue d'un vaisseau suspect, on hissera une bannière à la pointe du mât. Si c'est un navire de commerce, on examinera sa charge en même temps que ses « minuments et endentures » ; notez cet article qui consacre le droit de visite, pratiqué de tout temps par la marine anglaise. La cargaison est-elle reconnue suspecte? on amènera le bâtiment devant l'amiral, qui relâchera les « loyaulx marchants et amys » ou autrement « raensonnera selon la loi de la mer » les coupables. En cas de rébellion, les navires étrangers seront assaillis de « forte mayn » et amenés devant l'amiral. Toute la juridiction criminelle, la connaissance des rixes à bord, par exemple, était concentrée, de même qu'en France, entre les mains du chef suprême de la flotte.

Et la discipline était d'autant plus rigoureuse que l'espoir de l'Angleterre reposait sur ses vaisseaux et que c'était pour elle une question vitale de briser notre élan.

Au moment où l'on arrêtait de part et d'autre ces plans d'attaque et de défense, toute notre flotte de guerre était en évolutions. Après un hiver long et rigoureux, qui avait entravé toutes les opérations de décembre à mars 1339, elle poursuivait de tous les côtés les convois anglais, en particulier les transports chargés des laines que la crainte des croiseurs français avait tenues accumulées dans les docks d'outre-mer et au port d'Harwich (1). L'amiral avait lancé une escadre dans chacune des trois mers qui baignent nos côtes du Ponant, tandis que l'ennemi confiait à une seule flotte, aux soixante nefs des Cinq-Ports, la sauvegarde de ses rivages (2).

Il était urgent de rétablir en Guyenne le prestige de la France, fortement compromis depuis la campagne de 1338. Le traître Robert d'Artois, abordant une nuit sous les remparts de Blaye, avait surpris cette place : en vain les deux capitaines français barricadés dans l'église avaient-ils prolongé la résistance (3). Il avait fallu se rendre. L'amiral se chargea de la revanche. Il prit l'escadre génoise (4), laissant à Nicolas Behuchet le soin de garder la Manche avec les bâtiments royaux (5) et le contingent normand (6). Il savait

(1) Adam Murimuth, *Continuatio Chronicarum*, p. 88.

(2) Knighton, *Chronicon*, t. II, p. 8.

(3) Froissart, t. I, p. 386.

(4) La galère *Sainte-Antoine*, entre autres, armée en février 1339. (Franç. 10430, p. 232. — Clairambault, vol. 104, p. 8117.)

(5) Les galères *Sainte-Katheline*, *Sainte-Marie-Madeleine*, la coque *Saint-Nicolas*, les nefs *Saint-Denis*, *Saint-Georges*, armées à Harfleur du 8 au 14 mars 1339. (Pièces orig., vol. 265, doss. Behuchet, p. 9, et vol. 1806, doss. Maiscelle, p. 3. — *Catalogue Joursanvault*, 1855.)

(6) Les nefs *la Thomassette*, de Caen; *la Catherine*, de Leure; *la Martinette*, de Fécamp, etc. (Delisle, *Actes normands*, n[os] 102-108. — Pièces orig., vol. 972, doss. Danois, p. 4, et vol. 1642, doss. Langlois, p. 2. — Dépôt de la marine, Bibliothèque, A 87, 2[e] volume.)

la manière de stimuler les Génois, il leur promit le pillage (1) et son entreprise fut couronnée de succès par la prise de Blaye, le 18 avril 1339, et de Bourg, le 22; la campagne fut interrompue à la nouvelle des projets de conquête, qui nécessitaient la présence de toutes nos forces navales dans la Manche. L'amiral ramena les prisonniers à la Rochelle (2). Précédé de la division du capitaine Badin du Four (3), il continua son voyage de retour, marqué çà et là par l'incendie des navires de Bristol, de Cornwall et de Devon (4).

Le 20 mai, sa division, forte de dix-huit galères et pinasses, brûlait sept vaisseaux de Bristol en rade de Plymouth. Les nôtres voulurent poursuivre leur avantage, sans tenir compte de la position de la ville, assise à une grande hauteur du côté de la mer et défendue du côté de la terre par une bonne forteresse sur un petit mamelon. « Il n'y a pas moyen d'y atterrir en cas de résistance, disait, quelques années plus tard, l'enseigne d'un corsaire castillan, à moins d'opérer la descente loin de la ville. » Ce corsaire dut reculer, en effet, sous un feu nourri (5).

Quiéret eut plus d'opiniâtreté : un premier débarque-

(1) Franç. 1366, fol. 312 : la chronique a le tort de placer l'affaire en juin. — Un peu plus tard, la reprise de Bourg par le parti anglais n'offrit pas plus de difficultés. Il suffit de 65 hommes déterminés pour s'emparer du château. Postés une nuit dans des barques au pied de l'abbaye, ils montèrent à l'escalade au signal donné par un moine de leurs complices. (*Chronique normande*, éd. Molinier, *Preuves*, p. 225.)

(2) D'où l'amiral les dirigea sur Paris, sous la conduite de son fils Guy, 1er mai. (P. Anselme, *Histoire généalogique*, t. VII, p. 745.) — Au milieu des contradictions des chroniqueurs et avec le laconisme des textes, la reconstitution de ces campagnes navales est d'une difficulté inouïe.

(3) Mandement royal pour « Badin Du Four, qui a fait faire une galée à la Rochelle et icelle amenée en Normandie avec ses autres galées ». Conflans, 19 mai 1339. Quiéret n'a pu contresigner l'ordre qu'à son retour, le 7 juin, au Crotoy. (Franç. 10430, p. 248, analyse.)

(4) Adam Murimuth, *Continuatio Chronicarum*, p. 89.

(5) En 1405. (*Le Victorial, chronique de dom Pedro Nino*, par Gutierre Diaz de Gamez, son alferez (1379-1449), trad. par les comtes de Circourt et de Puymaigre. Paris, 1867, in-8°, p. 294.)

ment échoua avec perte de cinq cents hommes contre quatre-vingt-neuf Anglais tués ou blessés. Deux jours après, une nouvelle attaque aboutissait à l'incendie de tous les navires en rade et de plusieurs maisons. Les assaillants durent se replier, le 25 mai, devant un fort détachement ennemi, amené par un indomptable octogénaire, Hugues de Courtenay, comte de Devon, qui avait repoussé la première attaque (1). Ils brûlèrent deux navires à Southampton (2), avant d'atterrir au Crotoy (3).

Southampton, pour sa richesse sans doute, semble avoir fasciné les marins de Philippe de Valois. Vers Pâques, s'alignaient devant la ville douze galères et huit pinasses montées par quatre mille hommes (4), effectifs qui correspondent à la division de Charles Grimaldi (5).

Elles venaient d'Harwich; la veille de l'Annonciation, elles avaient allumé, sur trois points différents, des incendies dont les vents contraires avaient arrêté les ravages. La population, accourue au tocsin, avait empêché les envahisseurs de causer grand dommage au pays (6). A Southampton, l'accueil fut encore plus rude. « Débarquez, criait-on, reposez-vous pendant deux jours, puis nous nous battrons dix contre dix, vingt contre vingt, ou en tel nombre que vous voudrez. » Des Français eussent relevé le gant, mais les mercenaires monégasques vidèrent la place (7). Eurent-

(1) Adam Murimuth, *Continuatio Chronicarum*, p. 90.

(2) Adam de Murimuth ne donne pas le nom du chef de l'escadre française. Mais il est hors de doute, pour moi, que c'était Quiéret. Le 1er mai, l'amiral est à la Rochelle; le 7 juin, au Crotoy. Or l'escadre qui prit Plymouth arrivait de l'Océan et se dirigeait vers Southampton, par conséquent du côté du Crotoy.

(3) Franç. 10430, p. 248.

(4) « Cum XII galeis et VIII spinachiis, cum manu bene armata circiter IIII mille virorum. » (Knighton, t. II, p. 8.)

(5) Quittance de Charles Grimaldi pour les « XII galées de sa compaignie ». Calais, 2 juin 1339. (Clairambault, vol. 165, p. 4951, n° 47.)

(6) Adam Murimuth, *Continuatio Chronicarum*, p. 88.

(7) Knighton, *Chronicon*, t. II, p. 8.

ils honte? On put le croire à Southampton, quand on les vit reparaître à la mi-mai. Mais la ville se gardait bien. Les « voleurs » ravagèrent la côte voisine. Leurs descentes à Hastings le 27 mai, à Thanet, Douvres, Folkestone (1), n'aboutirent qu'à l'incendie des hameaux de pêcheurs. Néanmoins, leur retour à Calais, le 2 juin (2), fut triomphal; comme trophées, ils donnaient en spectacle des débris humains, des *evirati* qui se traînaient, le nez et les oreilles coupés (3); pauvres victimes, ignorantes de la guerre, qui, la veille, pêchaient! L'atroce cruauté des Monégasques, en soulevant contre Calais la haine mortelle des Anglais, explique l'acharnement d'Édouard III à faire pendre les pirates de cette ville (4); elle nous valut, en fin de compte, huit ans plus tard, la perte de Calais.

Les dix-huit galères génoises d'Antoine D'Oria (5) gardaient la mer du Nord. Le bruit courut qu'Édouard III, effrayé de l'audace des corsaires, était revenu précipitamment de Gand à l'Écluse pour regagner son royaume (6). Il s'occupait, en réalité, de sauvegarder ses nationaux, qui arrivaient à Bruges et à Anvers avec des cargaisons de laines. Le 1er avril, il mandait aux marchands de Londres de bien armer leurs navires, afin de pouvoir, le cas échéant, se défendre (7) contre la croisière du capitaine D'Oria sur les côtes de Flandre, Hollande et Zélande (8). D'autre part,

(1) Adam Murimuth, *Continuatio Chronicarum*, p. 89.

(2) Clairambault, vol. 165, p. 4951, n° 47.

(3) « Nasos et aures absciderunt, et, quod horrendum auditu et relatu verecundum, amputata sibi membra pudoris posuerunt in ore singulorum atque ducentes eos per villam de C(alaisio) in spectaculum. » (Rymer, *Fœdera*, t. II, 4e p., p. 66.) On hésite toutefois sur l'identification de ce C avec Calais.

(4) Villani, *Hist. florentine*, l. XII, c. 95.

(5) Clairambault, vol. 104, p. 8117, n° 148 : Quittance du procureur des dix-huit patrons génois.

(6) *Chronographia regum Francorum*, t. II, p. 94.

(7) Nicolas, *ouv. cité*, t. II, p. 40.

(8) Payement des gages de l'escadre génoise pour mai. 31 mai. (Clairam-

les Frisons venaient d'embrasser notre parti en mémoire des franchises que leur avait accordées Charlemagne (1).

Enfin les cinq vaisseaux de Guillaume Douglas avaient quitté Calais à destination de l'Écosse. Poursuivis par la galère de Hull et des navires de Newcastle, ils perdirent un bâtiment, *la Maudalayne,* de l'Écluse (2), mais forcèrent l'entrée du Tay : leur arrivée, en coupant les communications de Perth avec l'Angleterre, réconforta l'armée écossaise qui assiégeait la ville (3).

Inquiétés sur tous les points, les Anglais affolés ne savaient à quel parti s'arrêter. C'eût été le moment de frapper un grand coup et de tenter l'invasion. Nos forces navales, concentrées sous les ordres de l'amiral, trente-deux galères, « l'armée des XX nefz » de Normandie (4) qu'il commandait en personne et quinze bâtiments plus petits (5), parurent dans la dernière semaine de juillet en vue de Sandwich. Tenues en respect par l'attitude des habitants, elles tournèrent vers Rye, où elles commencèrent leurs ravages (6).

bault, vol. 104, p. 8117, n° 148.) — Payement des pilotes Guillaume Labbe, Jehan de la maison de Bobs, et Jehan le fils Jehan Poppe, et de Domingue Paschal, qui ont servi ès parties de Flandres, Hollande et Zélande dans l'escadre d'Antoine D'Oria. Boulogne, 18 juillet 1339. (Clairambault, vol. 41, p. 3069 et 3071, n° 99.)

(1) 13 mars 1339. (Froissart, éd. Kervyn, t. XVIII, p. 66.)

(2) *Registrum palatinum Dunelmense*, dans les *Britannicarum rerum scriptores*, aliàs *Chronicles and Memorials of Great Britain*, t. IV, p. 241-243.

(3) Les écuyers français Giles de La Heuse et Jean de Braisy faisaient partie de l'expédition. (*Holinshead's chronicles.* Scotland, t. V, p. 379. — Fr. Michel, *les Écossais en France et les Français en Écosse*, t. I, p. 63.)

(4) De ces vingt nefs, étaient la coque du roi, la nef royale *Saint-Denys*, *la Thomassete,* de Caen, et *le Beaurepaire,* de Leure. (Delisle, *Actes normands*, n°s 112-115, p. 205-207.)

(5) Knighton, *Chronicon,* t. II, p. 9.

(6) Barbavera fait payer le pilote du lin de l'armée navale pour les dix jours qu'il a servi en mer, du 21 juillet au 31. Boulogne, 9 août. (Clairambault, vol. 10, doss. Barbavera, p. 561.) La campagne navale ne dura donc que dix jours.

Mais une puissante flotte, accourue du large, arrête nos marins et, prenant à son tour l'offensive, apparaît devant Wissant. Jacques d'Arteveld, l'ami des Anglais, n'a-t-il pas « fait serement qu'il verroit vir Callais et osteroit le mais ni de chiaus qui roboient les marchans et [les] mettoient à mort » ! Behuchet, parti de Calais à l'encontre de l'ennemi, fit savoir qu'il se trouvait en présence de quatre cents nefs anglaises (1), qui voguaient vers la Flandre. Une escadre s'en détacha et fit voile vers le Tréport; la ville fut brûlée, nombre d'habitants tués. Le comte de Derby avait fait le serment de bouter le premier le feu en France. Il avait tenu sa gageure (2). Cependant Behuchet s'était replié devant l'énorme supériorité de ses adversaires.

Que se passa-t-il exactement? Une fuite à la débandade ou une retraite? Behuchet gagna-t-il Calais ou Boulogne? L'histoire ne le dit pas. Toujours est-il que l'amiral Morley dirigea son attaque contre la dernière de ces villes. Par un temps de brume, il pénètre au quartier de « Nostre-dame ». Quatre grands vaisseaux, vingt petits, dix-neuf galères, surpris au mouillage, sont détruits, douze capitaines ou patrons pendus; un grand bâtiment servant d'arsenal pour les rames, les voiles et les armes de la flotte, est livré aux flammes, la basse ville mise à sac (3). Quatre villes normandes éprouvent le même sort; quand l'ennemi se retira, quatre-vingts navires avaient disparu (4).

C'était aux premiers jours d'août. L'amiral essayait de relever le moral de ses marins et faisait racheter les armes

(1) Compte du bailli de Calais pour le terme de la Toussaint 1339. (*Archives departementales du Nord*, reg. A 363, publié par extraits par M. Guesnon, dans le *Bulletin historique du Comité des travaux historiques* (1897), p. 230 et suiv.)

(2) *Chronographia*, t. II, p. 67.

(3) Adam Murimuth, *Continuatio Chronicarum*, p. 104. — *Continuation de Nangis*, éd. Géraud, p. 162. — Knighton, *Chronicon*, t. II, p. 9.

(4) *Grandes Chroniques de France*, t. V, p. 379.

que des soldats indisciplinés vendaient (1). Un symptôme plus grave était la désertion des Gibelins, qui avaient résolu de s'en aller à la fin de la saison, leurs galères chargées de laines anglaises, soit pour l'ennemi un profit de cent mille livres (2).

Avisé de ce dessein, on retint leur solde. Les victimes croient à une fraude de leurs patrons et en appellent à la justice du roi ; à la tête de leurs délégués était Pietro Capurro, de Voltri : on le jette en prison avec quinze autres mutins. Ces dédains exaspèrent les matelots de la division gibeline, qui partent aussitôt pour Gênes (3). Ils répandent partout le long de La Rivière que leurs compagnons ont péri du dernier supplice, que les nobles en sont cause. A leur voix, la populace se soulève ; une querelle de quelques marins à Boulogne-sur-Mer amenait une révolution fondamentale dans la république ligurienne. Impuissants contre l'insurrection, les deux capitaines du peuple se démettent le 23 septembre. Le lendemain, l'assemblée populaire leur substitue un doge, en maintenant la loi d'exil contre les Guelfes (4). Les exilés ne tardèrent point à venir demander compte du verdict; pendant plus d'un siècle, la malheureuse cité allait se débattre entre la réaction démocratique et l'exclusivisme de l'oligarchie, jusqu'au moment où elle implorera la souveraineté de la France, souveraineté éphé-

(1) 8 août. (Pièces orig., vol. 2415, doss. Quiéret, p. 3.)

(2) « Mémoire que les galées des Guibelins avaient empris de eux en aller en la fin de ceste saison par l'île Gersi (Jersey), et fait l'eussent, — s'il ne se fussent départiz par ceste voie, — à tout leur galées vuides pour les emmener chargiéz de lainnes, de quoy le roy d'Angleterre eust bien C^{m} livres. » (Cf. plus bas ce mémoire, p. 38, n. 1.)

(3) La *Continuation de la Chronique de Nangis* (éd. Géraud, p. 163) et les *Chroniques de Saint-Denys* (éd. P. Paris, t. V, p. 377) placent le départ des Génois aux environs de la Saint-Michel. En réalité, leurs gages ne furent payés que jusqu'à la fin de juillet 1339, ce qui fixe leur départ au mois d'août. (Delisle, *Actes normands*, n° 120.)

(4) Canale, *Nuova storia di Genova*, t. III, p. 147-153.

mère, est-il besoin de le dire, sur un peuple à qui pesait toute forme de gouvernement.

Cependant Behuchet, homme de conception prompte, loin de se laisser décourager, songeait aux moyens de détruire la marine anglaise par une guerre de détail, afin de faciliter la prochaine invasion des îles Britanniques. Quelques jours après le désastre du mois d'août, il proposait au roi (1) d'attaquer le convoi anglais d'été qui revenait du Poitou et de Bretagne avec une cargaison de sel, et le convoi d'automne chargé des vins de Gascogne. Il suffirait pour s'en rendre maître d' « un bon navile fort et poissant » de bâtiments à rames, « quar une nef virante puet desconfire dix autres. »

On pourrait même atteindre le roi Édouard dans la source de sa puissance navale. Chaque année, à la Saint-Michel, s'assemblent devant Yarmouth pour pêcher le hareng six mille « petites nefs pescheresses » : plus de mille appartiennent à l'Angleterre, et chacune d'elles peut avoir quinze hommes. « A autant de mise comme on feroit le mois pour les galées des Guelfes et des Guibelins, » on trouverait bien le moyen de détruire ces barques ; et voyez le profit, le roi d'Angleterre perdrait les gens qu'il recrute comme matelots, et son pays éprouverait une perte de trois cent mille livres. La flotte française continuerait ses ravages sur la côte ennemie et causerait « graigneur damaige » que ne l'ont fait

(1) Moyens proposés au roi de France pour détruire la marine anglaise. (*Archives de la Côte-d'Or*, pièce publiée par M. Jules D'ARBAUMONT, dans la *Revue des Sociétés savantes des départements*, 4e série, t. V (1867), 1er semestre, p. 436.) — Ce plan de campagne, que M. d'Arbaumont date approximativement de 1350, est en réalité de 1339, seule année où nous eûmes à la fois « les galées des Guelfes et des Guibelins ». Elles ne vinrent qu'en septembre 1338 dans la Manche. Or la pièce datée « de ce mois d'haoust » les suppose depuis longtemps en service et parle du départ des « galées des Guibelins », toutes choses qui s'appliquent au mois d'août 1339. On lit du reste au verso le nom de Nicolas Behuchet, ce que M. d'Arbaumont a oublié de dire.

les galères génoises. « Et avec ce, se le conte de Haynnaut se portoit autrement qu'à point, » on le frapperait du même coup, car ses sujets, comme les Flamands, vont tous à la « dicte pescherie ». D'Yarmouth, la flotte, piquant vers l'Écosse, irait au secours de nos alliés, si le roi le désirait ; ou bien, dans son voyage de retour, elle rangerait la côte anglaise, de façon à barrer la route au convoi de Poitou. Si le roi approuve l'expédition, qu'il le fasse savoir avant la fin de ce mois d'août, et envoie les deniers de la solde une quinzaine de jours avant la Saint-Michel.

La proposition était trop alléchante pour que Philippe VI n'y acquiesçât pas. Le 8 septembre, Charles Grimaldi touchait la solde de ses douze galères guelfes (1); Barbavera apprêtait ses trois galères (2), et, pour combler le vide laissé par la division gibeline, Quiéret disposa de vingt barges royales sorties des chantiers d'Abbeville (3). La flotte se concentra devant l'Écluse, de façon à jeter son coup de filet sur les pêcheurs d'Yarmouth. Nos gens partirent le 2 octobre, jurant de ne pas revenir au port avant d'avoir capturé cent navires et brûlé quatre cents villes; mais une violente tempête fracassa plusieurs bâtiments et rejeta les autres en Flandre (4). L'amiral, débarquant ses troupes, alla tenir aussitôt garnison à Douai avec cent cinquante-huit chevaliers ou écuyers (5). Ses capitaines, Behuchet et Barbavera, chargeaient en hâte les armures laissées par les escadres génoises à Boulogne et à Calais pour les transporter « où besoin sera (6) ». Le *besoin* était extrême;

(1) Soit 109,000 livres. (JAL, *Archéologie navale*, t. II, p. 339, n. 1.)
(2) Nouv. acq. franç. 9241, f° 27.
(3) *Idem*, p. 9240. f° 211.
(4) KNIGHTON, *Chronicon*, t. II, p. 14.
(5) Où il resta comme capitaine de la ville, du 28 octobre au 6 décembre 1339. (De Camps, vol. 83, f° 311.)
(6) 10 et 11 octobre. (Pièces orig., vol. 1797, doss. 41588, p. 2. e vol. 265, doss. Behuchet, p. 4. — Clairambault, vol. 10, p. 561.)

Édouard III, passant la frontière avec des troupes anglo-allemandes, avançait dans un sillon de flammes large d'une douzaine de lieues (1).

Philippe VI accourut par Noyon et Péronne, décidé à une « hastyve bataille ». Le 23 octobre, les deux rois étaient en présence, à Buironfosse, masqués derrière des abatis d'arbres. Bientôt Philippe VI, à en croire son adversaire, recula vers Saint-Quentin et Avesnes, toute son armée « desparpillée » ; Édouard se retira sur Anvers, pour tenir conseil avec ses alliés. Une escadre française surveilla ses agissements jusqu'aux environs de Noël (2).

Après la dislocation de la croisière, la division Grimaldi et les débris de la division D'Oria (3) furent dirigés sur la Méditerranée pour subvenir, comme je l'ai dit ailleurs, à l'état lamentable de notre marine marchande. Une autre armée navale fut envoyée dans l'Océan.

Le 18 décembre, par l'intermédiaire des maires de Saint-Valery, Crotoy, Étaples, Boulogne et Calais, l'amiral avisait « tous les seigneurs et maistres de nefs et vaisseaux de les radouber et de se tenir prests ». Il réclamait, en même temps, l'envoi à Fécamp de délégués compétents, afin d'organiser le convoi sous sa direction et sous celle du maréchal Bertran (4).

Parti en janvier 1340 à destination de la Saintonge, le

(1) Lettre d'Édouard III sur son expédition, 1er novembre 1339. (*OEuvres de Froissart*, éd. Kervyn de Lettenhove, t. XVIII, p. 93.) — Robert de Avesbury, éd. Maunde-Thompson, p. 304. — Franç. 1366, f° 315.

(2) Floton de Revel, futur amiral de France, de retour de l'armée de la mer, reçoit ses gages et ceux de ses compagnons, 29 décembre 1339. (Clairambault, vol. 48, p. 3585.)

(3) Philippe VI leur donne décharge ou quitus de leurs engagements pour les campagnes de la Manche en décembre. (Arch. nation., JJ 72, p. 72 et 73.) — Antoine D'Oria et Charles Grimaldi avaient reçu chacun une rente de mille livres sur le revenu du clavaire d'Aigues-Mortes (25 février 1339) ou à défaut sur la recette de Nîmes (novembre). — (Franç. 7334, f° 308 v°.)

(4) Franç. 10430, p. 247.

convoi s'ébranla pour le retour au mois de mars. Alourdies par leur cargaison de « grosses marchandises », les six carraques et les quarante nefs (1) qui le composaient s'arrêtèrent en Bretagne « pour doubte d'anemis (2) » : on avait vu rôder aux alentours de la Normandie (3) les amiraux Arundel et Huntingdon avec une centaine de vaisseaux (4) anglais. Le vice-amiral Hélie, qui se porta courageusement à la rencontre du convoi avec sa division normande et six vaisseaux royaux (5), fut assez heureux pour le ramener intact à Leure.

Ce n'était là qu'un succès relatif et nullement probant pour notre suprématie maritime. Trop faible pour attaquer, la marine royale se résignait à la défensive : l'audace des corsaires anglais augmentait; Édouard III, usurpant le titre de roi de France, recevait le serment de fidélité des communes flamandes (6) et leur jurait de revenir avec des renforts à la Saint-Jean. Comment prévenir cette jonction qui entraînerait l'invasion immédiate de la France?

Aux termes de la convention de Vincennes (7), les Normands s'engageaient à fournir au roi trois mille hommes d'armes et vingt mille sergents pendant huit semaines, lors même que l'expédition d'Angleterre ne se réaliserait pas ; ils se chargeaient, en même temps, du transport de ces

(1) Franç. 25997, p. 311 : l'amiral fait publier l'arrivée du convoi, avril 1340.

(2) Pièces orig., vol. 1220, doss. 27368, p. 3.

(3) En février 1340, on arma plusieurs crayers normands pour la défense des « parties maritimes ». (DELISLE, *Actes normands*, n°s 122-123.)

(4) NICOLAS, *A history of the royal Navy*, t. II, p. 45.

(5) Galères royales de Badin du Four, Jehan Musselo, barge royale de Guillaume de La Hogue, coque royale de Guillaume de Bordeaux, nef royale *la Magdeleine*, nefs *Notre-Dame*, de Caen; *Sainte-Catherine*, de Leure; *la Thomassette*, de Caen, armées à Leure du 7 au 27 mars. (DELISLE, *Actes normands*, n°s 124-132. — Pièces orig., vol. 1220, doss. 27368, p. 3.)

(6) Le 28 janvier 1340.

(7) Du 23 mars 1339. Cf. *Supra*, p. 422. Le roi avait réduit de moitié l'effectif offert par la province

troupes. Telles furent les forces (1) que Philippe VI jeta au-devant de la flotte anglaise.

La *Grande armée de la mer* se substitua aux escadres mercenaires du roi. Pour la mettre en mouvement, chacun aidant du sien, il suffit d'un mois. Tous les vaisseaux de fort tonnage furent consignés dès le mois de mars et leur fret payé aux seigneurs des nefs, c'est-à-dire aux armateurs (2): chaque maître fut chargé d'approvisionner son bâtiment pour une campagne de deux mois ; le maître des garnisons du roi et le député aux garnisons de la flotte qui parcoururent les ports du 2 au 8 mai (3) se contentaient de distribuer une provision de 3/5 de livre par homme d'équipage.

Vers le 20 mai, l'armement commença sous la direction du garde du clos des galées (4) et sur mandement de l'amiral, de Béhuchet ou de leur commis en Picardie (5).

En dehors des armures et des munitions, les plus forts bâtiments recevaient une puissante arme de jet, un garrot, qui protégeait de ses redoutables carreaux l'avant du navire.

Il n'est pas indifférent, pour apprécier l'importance res-

(1) Philippe VI avait chargé Christophe Du Puy et Marquis Scatisse de recruter 1,000 arbalétriers et 1,000 pavoisiers à Gênes et à Monaco. Vincennes, 12 janvier 1340 n. st. (Fontanieu, vol. 73, f° 200.) — Edouard III envoyait en même temps Nicolino Fieschi noliser les galères génoises, 8 février 1340. (Rymer, t. II, 4e p., p. 66.)

(2) Compte de feu François de l'Ospital pour les armées de la mer : « Compte de la Grant Armée de l'an 39 à l'an 42. » Il contient, avec leur tonnage et le chiffre de leurs équipages, la liste des 200 vaisseaux qui combattirent à l'Écluse. Il vient d'être acquis par la Bibliothèque nationale et porte la cote : manuscrit français, n. acq. 9241.

(3) Le « maistre des garnisons du roy », Jean Langlois, escorté de son aide Laurent de Valrichier, et du « député sur le fait des garnisons de la présente armée » Etienne de Compiègne, passa à Leure les 2 et 3 mai, à Honfleur le 4, à Harfleur le 5, à Caen le 8. « A Dieppe et ès parties d'environ, » il avait un lieutenant, Jean Champenois (7 mai).

(4) Thomas Fouques en Normandie et son lieutenant d'Abbeville, Guiffrey de Hasteville, en Picardie (24-28 mai).

(5) François Colletet ou Caletot.

pective de nos ports, d'énumérer leur contingent (1). Sensiblement pareil à celui de 1294, le nouveau contingent s'en écartait par le tonnage, qui était plus fort et variait entre quatre-vingts et deux cent vingt tonneaux. La force des équipages avait suivi la même progression : elle atteignait parfois deux cents hommes et ne descendait pas au-dessous de soixante.

ARMÉE DES 200 NEFS.

sous le gouvernement de M. Hue Quiéret, admiral de la mer (2).

	Nefs.	Hommes.
	—	—
Cherbourg (3)	4	320
Barfleur (4)	9	700
La Hogue (5)	10	920

(1) A défaut du compte du Clos des galées de 1333 à 1340, naguère disparu (*Catalogue Joursanvault*, n° 3568 ; Cf. De Laborde, *les Ducs de Bourgogne*, t. III, p. xxiii, n° 1), on consultera avec fruit sur les préliminaires de la bataille de l'Écluse : le compte de François de l'Ospital, clerc des arbalétriers (Nouv. acq. franç. 9241), analysé par Traullé, *Abrégé des Annales du commerce d'Abbeville*, 1819, in-8°, p. 31-39. — Caix, *les Normands à la bataille de l'Écluse.* — Léon Guérin, *Histoire maritime de la France*, t. I, p. 264. — Dufourmantelle, *la Marine militaire en France au commencement de la guerre de Cent ans*, apud *Spectateur militaire*, 1878. — S. Luce, *Sur les préliminaires de la bataille navale de l'Écluse*, apud *Bulletin de la Société des Antiquaires de Normandie*, t. XIII (1885), p. 6-42. — Delisle, *Actes normands*, n°s 139-152. — Bibliothèque nation., Franc. 25997, p. 279. — Clairambault, vol. 24, p. 173 ; vol. 25, p. 1795 ; vol. 37, p. 2819 ; vol. 47, p. 3543 ; vol. 70, p. 5419 et 5453 ; vol. 89, p. 7023 ; vol. 107, p. 8351 ; vol. 114, p. 8933 et 8943 ; vol. 64, p. 4917 ; vol. 87, p. 6865 ; vol. 92, p. 7139 ; vol. 102, p. 7339 ; vol. 109, p. 8053 ; vol. 104, p. 8133 ; vol. 74, p. 5821. — Pièces orig., vol. 1481, doss. Hardy, p. 9. — *Dépôt des cartes et plans de la marine*, Bibliothèque A 87, 1er vol., pièces 2 et 3. — Vente du 26 mai 1886, p. 100.

(2) J'emprunte ces données au compte de François de l'Ospital, en indiquant simplement les totaux. L'Ospital donne en détail le nom des navires, leur seigneur, leur maître, leur tonnage et le chiffre de l'équipage. (Nouv. acq. franç. 9241, f°s 9-28.)

(3) *Saint-Nicolas, Saint-Jame, Notre-Dame, Jésus-Christ.*

(4) La *Riche*, la *Gagne-Pain*, la *Pèlerine*, la *Fleurie*, *Saint-Huistasse* (Eustache), *Notre-Dame, Saint-Pierre, Saint-Nicolas, Saint-Sauveur.*

(5) Deux *Saint-Jean*, deux *Saint-Jame*, *Notre-Dame*, *Saint-Esprit*, la *Jeannette*, la *Pèlerine*, la *Miquolette*, *Sainte-Marie.*

	Nefs.	Hommes.
La baie de Vire (1)	8	600
Caen (2), 1 barge	13	1.210
Pont-Audemer (3)	4	320
Touque (4)	5	460
Fiquefleur (5)	1	80
Honfleur (6)	6	540
Rouen (7)	7	540
Caudebec (8),	2	180
Harfleur (9)	9	800
Leure, 3 galères royales (10)	»	600
Id., 1 barge royale (11)	»	100
Id., 7 nefs royales (12)	»	1.060

(1) *Notre-Dame, Saint-Jame,* la *Bernade, Sainte-Croix,* le *Faucon, Saint-Père,* la *Dieudonnée, Saint-Barthélemy,* la *Grâce-Dieu.*

(2) *Nef-Dieu,* la *Thomassette,* chacune de 220 tonneaux; la *Marchande, Dieu-la-Gart, Saint-Jame,* trois *Jeannette,* l'*Hôtel-Dieu,* l'*Amoureuse, Sainte-Anne, Notre-Dame, Saint-Pierre,* et la barge *Saint-Pierre,* maître Jean Saquespée.

(3) *Sainte-Marie, Saint-Jean,* la *Jeannette, Notre-Dame.*

(4) *Saint-Denis, Saint-Thomas, Saint-Sauveur, Saint-Jean,* la *Jeannette.*

(5) *Catherine.*

(6) *Saint-Etienne,* la *Heraude,* la *Mère-Dieu-de-Briquebec, Saint-Nicolas, Saint-Esprit, Saint-Huistasse.*

(7) *Saint-Etienne,* la *Pèlerine, Sainte-Catherine,* la *Marguerite,* la *...ont,* la *Catherine, Notre-Dame.*

(8) *Saint-Nicolas, Notre-Dame.*

(9) *Saint-Anton, Saint-Jean,* la *Barraude, Saint-Jean, Saint-Eustache, Sainte-Marie-Porte-Joie, Notre-Dame-la-Mariette, Saint-Pierre,* la *Ricarde.*

(10) *Saint-Étienne, Sainte-Venture, Saint-François,* patrons Guillaume Du Moustier, Colin Helye le jeune, Étienne Olivier.

(11) *Saint-Andrieu,* maître Robin de la Hogue.

(12) L'*Édouarde,* maître Adam Berenguier; *Saint-Nicolas,* dite la *Coque-à-Bec,* maître Guillaume de Bordeaux; la *Cécile,* maître Adam de Varenguierville, chacune de 220 tonneaux et de 120 hommes d'équipage; *Sainte-Marie-l'Anglaise,* dite la *Commune,* maître Adam Escochie, 160 tonneaux, 100 hommes; le *Christophe,* maître Jean Godefroy le Jeune; *Saint-Denis,* maître Martin Danoys; *Saint-Georges,* maître Philippe Bouvet, chacune de 200 hommes. Quelques-unes de ces nefs portent la mention « qui est du roy », mention incidente qui n'est pas limitative. Certaines nefs, comme la *Cécile,* le *Saint-Denis,* sont dites, dans d'autres parties du compte ou dans les quittances des maîtres, appartenir au roi. Le critérium, dans le compte de l'Ospital, pour savoir si un navire appartient à l'État ou à un particulier, est celui-ci : est-il question du seigneur auquel on paie le fret? Si oui le

	Nefs.	Hommes.
	—	—
Leure (1)	31	2.800
Chef de Caux (2)	4	340
Fécamp (3)	2	180
Étretat (4)	6	160
Saint-Savinien (5)	2	160
Dieppe (6)	21	1.770
Et en outre 120 arbalétriers.		
6 barges royales « armées des genz de Dieppe » (7)	»	1.032
Le Crotoy (8)	1	67
Saint-Valéry (9)	4	320
Abbeville (10)	1	60
10 barges et bargots royaux (11)	»	1.330

navire est à un particulier. Si non, il est au roi. C'est ainsi que nous pourrons conclure que toutes les barges étaient au roi, ce que confirme un autre compte. (Nouv. acq. franç. 9240, f° 211.) J'en donne l'état avec le nom des maîtres, car c'était, en définitive, la marine de guerre régulière.

(1) *Sainte-Marie-Rose*, la *Catherine*, le *Beaurepaire*, de 220 tonneaux chacun; la *Riche*, encore plus forte; la *Magdeleine*, deux *Sainte-Marie*, la *Marie*, le *Bon-An, Saint-Martin*, *Saint-Louis, Saint-Denis, Saint-Jouen*, deux *Saint-Eloy*, deux *Saint-Jean*, *Saint-Andrieu*, *Notre-Dame*, deux *Sainte-Croix*, *Saint-Nicolas*, *Saint-Georges*, deux *Saint-Antoine*, *Saint-Jame*, la *Chrétienne*, *Saint-Julien*, le *Jeannet*.

(2) Deux *Jeannette*, *Saint-Denis*, *Notre-Dame-de-Leure*.

(3) La *Martinette, Saint-Martin*.

(4) Deux *Saint-Nicolas*, deux *Notre-Dame*, *Saint-Julien*, la *Nichole*.

(5) La *Grâce-Dieu, Sainte-Croix*.

(6) *Jésus-Christ*, la *Gaillarde*, deux *Catherine*, la *Sauvée*, la *Pèlerine*, le *Raseur*, *Saint-Pol*, *Notre-Dame-l'Assomption*, *Sainte-Catherine*, *Saint-Nicolas*, *Saint-Julien*, deux *Notre-Dame*, *Sainte-Croix*, *Saint-Gille*, *Saint-Jame*, *Saint-Sauveur*, *Saint-Pierre*, *Saint-Jean*, *Notre-Dame-de-la-Nativité*.

(7) Barges *Saint-Georges*, maître Mahieu Le Mire, 200 hommes, avec le galiot de cette barge, maître Vincent Heriz, 28 hommes; *Saint-Denis*, capitaine Mathieu Quief de Ville, maître Thomas Orient, 200 hommes; *Saint-Jean*, maître Roger Caron, 131 hommes; *Saint-Jean-d'Abbeville*, maître Jean Du Jardin, 128 hommes; *Saint-Louis*, maître Jean Dalivet, 160 h.; *Notre-Dame*, maître Pierre Le Valois, 205 hommes.

(8) Nef de Bernard Le Guièvre.

(9) *Notre-Dame*, trois *Saint-Valery*.

(10) *Saint-Ouffran*.

(11) Barges *Notre-Dame*, maître Jean Legier, 155 hommes; *Saint-Nicolas*, maître Jean de Boulogne, 209 hommes; *Saint-Christophe*, maître

	Nefs.	Hommes.
Waben (1), une barge royale et	1	170
Étaples (2)	7	540
1 barge et 1 bargot royaux (3)	»	190
Boulogne (4)	7	520
2 barges royales (5)	»	300
Calais (6)	1	101
Division génoise du capitaine Barbavera : 3 galères (7)		600

Un corps de trois cent soixante-dix arbalétriers, commandé par onze connétables, renforça les équipages. Malheureusement, la noblesse s'abstint en masse, furieuse de la vaine chevauchée de Buironfosse et de la brusque retraite du roi devant l'ennemi. « En détestacion et mocquerie de la besoigne » du conseil royal qu'ils appelaient le Conseil des Renards, les preux avaient jugé à propos de porter des chapeaux de feutre, fourrés de peaux de renards (8).

Willart le Flament, 209 hommes; *Saint-Julien*, maître Pierre Reut, 104 hommes; *Saint-Louis*, maître Pierre Reut, 160 hommes; *Sainte-Catherine*, maître Robert Le Damoysel, 199 hommes; *Saint-Esprit*, maître Thomas Reut, 99 hommes; barge du Tréport, maître Jean d'Avranches, 99 hommes; bargots *Saint-Firmin*, maître Étienne Le Bequim, 39 hommes; *Saint-Georges*, maître Bernard Le Guièvre, 49 hommes.

(1) *Saint-Jean*, de Berck, et barge *Saint-Martin*, maître Jean Renaut, 109 hommes.

(2) *Jésus-Christ, Saint-Nicolas, Saint-Jacques, Notre-Dame*, la *Pèlerine*, deux *Saint-Jean*.

(3) Barge *Sainte-Croix*, maître Baudouin de Bars, 150 hommes; petit bargot *Saint-Nicolas*, d'Étaples, maître Clément Hainguet, 39 hommes.

(4) *Saint-Jacques, Notre-Dame*, la *Rose, Sainte-Marie, Saint-Jean*, la *Sauvée*, la *Blide*.

(5) *Saint-Firmin*, maître Jean Sauvin, 151 hommes; *Saint-Georges*, maître Jean Lommel, 149 hommes, et le bateau de la barge *Saint-Jean* du Portel, près Boulogne, maître Evron d'Isque.

(6) *Saint-Louis*.

(7) *Saint-Jean*, capitane, patron Jean Du Piège, et deux autres galères, patrons Badin Du Four et Sorleon de Portovenere. L'une a 200 hommes, les deux autres 392, sans compter les patrons et l'état-major, capitaine, écrivain.

(8) *Chronique française* s'arrêtant à décembre 1339 : Franç. 1366, f° 315.

Cent à cent cinquante gentilshommes au plus (1) consentirent à embarquer. Ajoutez un orchestre de ménestrels, le service de la prévôté, un chapelain, et vous aurez la composition exacte de la flotte commandée par l'amiral Quiéret, par Behuchet et, en sous-ordre, par le vice-amiral Hélie et par les capitaines Barbavera et Matthieu Quiefdeville, de Dieppe; 202 vaisseaux et un peu plus de 20,000 hommes (2), mais non pas une trentaine de mille hommes (3), comme on l'affirme. De cette armée formidable, il était si difficile d'assurer les subsistances que, le 29 mai, sur le point de lever l'ancre, l'amiral Quiéret et Behuchet faisaient « hastivement venir à Leure » toute la farine et le biscuit dont disposait le commis aux garnisons de la flotte (4). Un four fut installé sur la nef dite *Truchebec*, d'Allemagne (5). Et cela ne suffisant pas, on forma au Crotoy un magasin de munitions (6).

La flotte touchait à Boulogne, où des prisonniers anglais furent enfermés au beffroi, faisait une dernière escale à

(1) Pierre d'Estelant, Guillaume de Maintenay, Robert Du Fay, Guillaume d'Yvetot, Guillaume d'Aigneaulz, chacun avec 6 à 8 hommes; le dernier, en particulier, avec 4 gentilshommes, 3 valets, 2 fourniers, 2 ouvriers, semble avoir été chargé des subsistances. Le prévôt de l'armée, Jean Montaigue, avait dix sergents sous ses ordres.

(2) Compte officiel de François de l'Ospital. (Nouv. acq. franç. 9241, fol. 9-28.)

(3) 30,000, selon Édouard III. (Cf. sa lettre du 30 juin ci-dessous.) — 30,000, au moins, car ce serait là le chiffre de nos pertes. (*Chroniques de Flandres*, éd. de Smedt, t. III, p. 151. — *Grandes Chroniques de France*, éd. P. Paris, t. V, p. 386. — Froissart, éd. Luce, t. II, p. 34-38. — *Chronique normande*, éd. Molinier, p. 43.) — 24,000, d'après un texte français contemporain. (Franç. 2598, f° 51 v°.) — 20,791, plus 10,000 marins bretons, génois ou espagnols, selon les calculs longs, mais fantaisistes, de M. Dufourmantelle (apud *Spectateur militaire* (1878), p. 385). Ainsi, où prend-il ces Bretons et ces Espagnols?

(4) Pièces orig., vol. 265, doss. Behuchet, p. 5. — La mise à la mer aurait commencé le « venredi après l'Ascension » 26 mai. (Franç. 2598, f° 51 v°.)

(5) Nouv. acq. franç. 9241, f° 37 v°.

(6) 16 juin. (Clairambault, vol. 36, p. 2687.)

Calais et, le 8 juin, jetait l'ancre dans le Zwyn. Là, première faute. Les Génois de Barbavera, « naturellement eulx et les autres Ytaliens moult convoiteux (1), » en quoi ils tenaient de leur chef « grant pirade de mer (2) », ouvrent les hostilités contre les indigènes en pillant la rive zélandaise (3). Le meurtre de trois cents indigènes à Cadzand fut une des causes de nos malheurs.

V

BATAILLE DE L'ÉCLUSE.

Prenez une carte de la Belgique. Dans une faible échancrure de la côte, entre la Flandre et la Zélande, débouche un filet de canal, étriqué par les polders, engorgé par les alluvions : voilà ce qui reste du Zwyn majestueux où Philippe-Auguste et Charles VI réunirent un millier de navires, de l'estuaire ouvert et profond où tant de fois se déployèrent nos flottes avec l'espérance, toujours vaine, d'envahir l'Angleterre.

L'amiral eut le tort de s'engager dans cette impasse sans s'assurer aucun point d'appui sur les rives. Depuis 1337, Cadzand restait démantelée ; l'Écluse ne reçut de remparts qu'à la fin du siècle; Dam, sur la rive gauche Bruges, au fond de l'entonnoir (4), étaient hostiles. Les grandes digues de la rive, que Dante chanta dans son *Enfer* (5), nous enfermaient de leur cercle infernal. Mais la consigne était de barrer la route de Bruges; on l'exécutait aveuglément.

(1) Franç. 693, f° 153 : *Chroniques de Vincent, abrégées.*

(2) Célèbre par ses « roberies et oppressions » contre les gens d'Aigues-Mortes. (Franç. 1366, fol. 310 v°.)

(3) Kervyn de Lettenhove, *Histoire de Flandre,* t. III, p. 250.

(4) Gilliodts van Severen (L.), *Bruges, port de mer,* avec cartes et plans. Bruges, 1895, in-8°.

(5) XV, 4 à 6.

Le 23 juin, les éclaireurs de la flotte anglaise, Renaud de Cobham, Jean de Cundy et Étienne de Laburkin, découvrirent nos trois divisions et notèrent particulièrement la présence de 19 vaisseaux de haut bord (1). Édouard III pouvait apercevoir dans le lointain la forêt de nos mâts, et cette vue, si elle lui inspira quelques mesures de prudence, le détermina, dans un transport de rage, à reprendre les beaux vaisseaux qu'on lui avait naguère dérobés sur cette même côte. Parti la veille de Londres, il se trouvait à Blankerberghe, à dix milles dans l'ouest. Autour de lui se pressait la fleur de la noblesse britannique (2), une foule de francs archers et 200 vaisseaux, renforcés dans le courant de la journée par les 50 vaisseaux de l'amiral Robert Morley (3). Le conseil de guerre renvoya le combat au lendemain, afin de laisser à l'évêque de Lincoln, dépêché vers la petite ville d'Ays à mi-chemin de l'Écluse, le temps d'ameuter les Flamands (4); ce qui ne fut pas difficile, étant donnée leur exaspération contre nous.

De notre côté, le capitaine des galères en vigie, Barbavera, avait reconnu l'ennemi : « Messeigneurs, voici le roi d'Angleterre et sa flotte qui viennent sur vous. Prenez la pleine mer avec tous vos navires ; si vous restez ici, les Anglais, qui ont pour eux vent, soleil et marée, vous serreront tant que vous ne pourrez vous aider. » Et il prêcha d'exemple en dérapant. Behuchet ne voulut rien entendre : « Honni soit

(1) Knighton, *Chronicon*, t. II, p. 18.

(2) Les comtes de Glocester, Warwick, Lincoln, Lancastre, Pembroke, Arundel, Northampton, Huntingdon, Hereford et Artois; lords Cobham, Percy, La Warr, Multon, Gautier de Mauny, Jean Chandos, Guillaume Felton, Thomas Bradeston, Guillaume Trussell, 2,000 gentilshommes. (Froissart, éd. Luce, t. II, p. 318. — Rymer, *Fœdera*, t. II, 4e p., p. 78. — Nicolas, *A history of the royal Navy*, t. II, p. 48.

(3) 120 coques de guerre, suivant Villani, *Historie florentine*, apud Muratori, t. XIII, col. 837. — 260 navires, selon Adam Murimuth, *Continuatio Chronicarum*, p. 107.

(4) Nicolas, *A history of the royal Navy*, t. II, p. 51, note *a*.

qui s'en ira d'ici (1)! » Pour notre malheur, l'opinion du comptable prévalut sur celle du marin. On resta sur place, les voiles carguées, au mépris du manuel militaire du temps (2), qui prescrivait de garder le large et de pousser l'ennemi à la côte.

Les deux chefs suprêmes de notre flotte ne s'entendaient point. Leur mésintelligence, où entrait beaucoup de jalousie, venait de ce fait que Behuchet s'était haussé au rang de son chef hiérarchique : sur l'escadre flottaient les trois roses, serties d'étoiles, de sa bannière, à côté des trois lys héraldiques de Quiéret : lys au pied coupé, qui allaient se flétrir sur leur champ d'hermines, comme les roses de Behuchet allaient s'empourprer de son sang (3).

Le 24 juin, au lever du soleil (4), la flotte anglaise quitta Blankenberghe. Vers six heures du matin (5), elle arrivait en vue. Une nef s'en détacha, vint heurter *la Riche* de Leure, de 120 hommes d'équipage. C'était une cargaison d'écuyers d'outre-mer, impatients de gagner la chevalerie par une action d'éclat. Mais Guillaume de Grosmesnil, maître et seigneur de *la Riche*, brisant leur juvénile élan, les extermina et coula leur bâtiment (6).

Cependant, Édouard III et son maréchal massaient leurs vaisseaux sur deux lignes, les plus grands en tête, les plus petits en arrière ; un navire rempli d'hommes d'armes alternait avec deux autres chargés d'archers. A l'écart, une réserve de huit cents hommes gardait « une navée de dames d'Engleterre que le roy emmenoit à Gand pour la royne sa

(1) Froissart, éd. Luce, t. II, p. 36-38. — Nicolas, dans l'ouvrage cité ci-dessus, confond Barbavera avec Boccanera, qui n'entra au service de la France qu'en 1346.

(2) Végèce, *De arte militari*, l. IV, cap. 46.

(3) *Continuation de Nangis*, p. 168. — P. Anselme, t. VII, p. 744.

(4) « Orto vix sole ». (Hemingburgh, *Chronica*, t. II, p. 356.)

(5) Franç. 2598, f° 51 v°.

(6) *Chroniques de Flandres*, éd. de Smedt, t. III, p. 8. — Nouv. acq. franç. 9241, f° 18.

fame accompagnier (1) ». Face à l'est, le soleil dans les yeux, Édouard amena d'un quart sur tribord ; l'abatée ne suffisant pas pour gagner le vent qui soufflait du nord-est, il vira de nouveau et « détria un petit » en mer, où sa flotte tournoya quelque temps. La manœuvre ressemblait à une retraite : « Les voilà qui prennent soin d'eux ; ils se sauvent, les valets, sans oser lutter contre nous ! » Et nos gens de rompre leurs formations de combat, comme une meute ardente (2). L'illusion fut courte.

Les Anglais revenaient à la charge, maîtres cette fois du vent et de la marée qui commençait à onze heures vingt-trois (3). Ils enfilaient le chenal du Zwyn, en serrant la côte occidentale vers les polders d'Et-Hazegras, tandis que notre flotte était acculée à l'est sur Cadzand (4). « On véoit plainement les batailles et les assaulx, des diges et du port de l'Escluse (5). »

Sur le terrible drame qui se déroula entre ces quarante ou cinquante mille hommes, nos chroniqueurs sont muets ou diffus. Les écrivains anglais, beaucoup mieux renseignés, s'accordent à dire que la flotte française était rangée sur

(1) FROISSART, éd. Luce, t. II, p. 36 et suiv. — Adam Murimuth dit que la flotte anglaise formait trois divisions, et que la bataille s'engagea peu après neuf heures. (*Continuatio Chronicarum*, p. 106.)

(2) « Quand le roi d'Angleterre et son maréchal eurent ordonné les batailles et leurs navies bien et sagement, ils firent tendre et traire les voiles contre mont, et vinrent au vent, de quartier sus destre, pour avoir l'avantage du soleil, qui en venant leur estoit au visage. Si s'avisèrent et regardèrent que ce que leur pouvoit trop nuire, et détrièrent un petit, et tournoyèrent tant qu'ils eurent vent à discrétion. » (FROISSART, éd. Luce, t. II, p. 27. — AVESBURY, éd. Maunde-Thompson, p. 312.)

(3) D'après le Bureau des longitudes anglais. (NICOLAS, *ouv. cité*, t. II, p. 51, note *e*.)

(4) « In crastino (24 juin), prædictum navigium divertit se de portu de Swyne, apud Grongne, per acies dispositum. » (KNIGHTON, *Chronicon*, t. II, p. 18.) — « In hostio fluvii de Sclusa decurrentis, ad mare se statuerunt. » (HEMINGBURGH, *Chronicon*, t. II, p. 356.) — « Versus Catat », Cadzand. (*Continuation de Nangis*, éd. Géraud, p. 168.)

(5) *Les vrayes Chroniques de messire* Jehan le Bel, publiées par M. L. POLAIN. ruxelles, 63, in-8°, t. I, p. 171.

trois lignes formant une triple chaîne ; des câbles couraient d'un bâtiment à l'autre. Chaque navire était transformé en une forteresse qui aurait eu pour barbacane le parapet crénelé de l'avant, pour donjon la hune et pour sainte-barbe les bateaux hissés à mi-mâts avec une provision de projectiles. Nous savons, d'après le plan de manœuvres arrêté l'année précédente, que les marins de la Seine étaient en tête, les Picards et les Dieppois au centre, les gens de Caen et du Cotentin en queue.

Sur le front de bataille et un peu en avant de la première ligne, l'amiral Quiéret détache quatre grandes nefs royales de la division de Leure, dont les équipages, aguerris par les campagnes précédentes, donneront l'exemple du courage aux conscrits des contingents locaux. Ce sont *le Christophe*, maître Jean Godefroy ; *le Saint-Denis*, maître Martin Danoys ; *le Saint-Georges*, maître Philippe Bouvet, chacun de 200 hommes d'équipage ; *le Saint-Nicolas*, dit aussi la Coque à bec ou la Coque noire, maître Guillaume de Bordeaux, de 120 hommes (1). L'amiral et Behuchet ont leurs bannières sur *le Saint-Georges*, arsenal flottant chargé des munitions de rechange à « distribuer là où monsieur l'admiral commandera (2) ». Ils ont adopté le plan de bataille qui nous valut la victoire à Ziericzée.

« Saint-Georges ! Guyenne ! » — « France ! » l'action s'engageait entre nos quatre vaisseaux de tête et les meilleurs capitaines anglais qu'Édouard III venait de lancer en

(1) Adam Murimuth, *Continuatio Chronicarum*, p. 106. — Hemingburgh (*Chronicon*, t. II, p. 356), substitue au *Saint-Denis* et au *Saint-Georges* la *Rose* et l'*Édouarde;* mais, pour le dernier au moins, l'assertion est fausse ; les quatre vaisseaux d'avant-garde tombèrent au pouvoir de l'ennemi ; or, l'année suivante, l'*Édouarde* continue à figurer dans la marine de Philippe VI. (Nouv. acq. franç. 9241, f° 31.)

(2) « 60 banères de camelot des armes de France, 2 baucens des dites armes, 7 banères des armes d'Escosse, 3 banères des armes monseigneur l'admiral, 2 banères des armes sire Nicolas Behuchet. » (Franc. 25997, p. 279, publié par M. Delisle, *Actes normands*, n° 152.)

avant pour faire une trouée : le vainqueur de Boulogne, amiral Morley; le comte de Huntingdon, chef de l'escadre des Cinq-Ports; le comte de Northampton et Gautier de Mauny (1) choisirent chacun leur adversaire ; la bataille débuta comme il arrivait souvent, par un combat singulier, mais entre vaisseaux et non plus entre hommes. « La grosse nave *Cristofle*, qui povait destruire molt de petites, fit moult de dommages aux Anglois, et se Dieu ne leur eust aidié, ilz n'avoient pas povoir, n'espérance de résister aux Françoys (2). » L'amiral avait fait passer à bord du grand vaisseau presque tous ses arbalétriers, près de quatre cents, ce qui était néanmoins fort peu en face des douze mille archers anglais. Ajoutez que les archers « trop plus isniel que ne soient arbalétriers », décochaient trois flèches contre un dard ou un carreau (3). Leur tir rapide eut bientôt fait de réduire à l'impuissance les garrots établis sur nos châteaux d'avant.

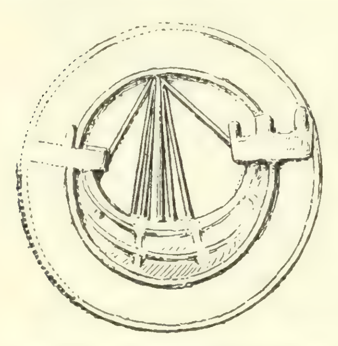
Ce fut de vaisseau à vaisseau un corps à corps terrible ; les grappins s'abattaient en sifflant d'un bord à l'autre ; la hache ou le couteau au poing, et au bras l'écu rouge aux armes de France (4), nos matelots défendaient pied à pied leurs tillacs. Toute notre première division entrait en ligne ; Édouard se jetait dans la mêlée. Enveloppé de toutes parts, *le Christophe* fut enfin enlevé à l'abordage et son équipage massacré. Un long hourrah retentit.

Guillaume Clinton, l'ancien amiral ; le comte de Glocester, aisé à reconnaître aux grands coups qu'il portait ; Jean Badding, un des plus vaillants combattants (5), attaquaient les nôtres avec furie. Mais plus d'une épave anglaise, la galère de Hull défoncée, le vaisseau des dames d'honneur de

(1) Hemingburgh, *Chronicon*, t. II, p. 356.
(2) Jehan le Bel, éd. Polain, t. I, p. 171.
(3) Froissart, t. II, p. 115, 220.
(4) Pièces orig., vol. 1619, doss. Laguillon, p. 4.
(5) Minots *Lieder*, p. 18-19.

la reine coulé à fond, la *Rich-Oliver* un moment amarinée par Barbavera, attestaient la bravoure de nos « povres poissonniers et mariniers » (1).

D'une taille colossale, Pierre d'Estelant, Normand « aussi fors comme géans », secondé par quatre écuyers et autant de valets (2), « tint tout le derrain en un chastel d'une barge où nul n'osoit, ne ne povoit de lui aprocher; ne devant lui, tant fust hardi, n'osoit nul arrester. Tout entour de lui estoit la barge couverte de gens morts: bien occist de sa main plus de cent Anglois. Mais par force, par derrière, il fut mort et occiz (3). »



BARGE SAINTE-CATHERINE DE CAYEUX (200 h. d'équipage, qui combattit à l'Écluse).

(D'après le sceau de Demizel, maître de la barge. Mai 1340. Clairambault. vol. 40, p. 2971, n° 42.)

Où le combat était le plus acharné, c'était autour d'une grande coque pavoisée d'un étendard aux armes écartelées de France et d'Angleterre, et cimée au sommet du mât d'une couronne d'argent dorée qui flamboyait au soleil (4). A l'arrière, un homme vêtu d'une longue cotte de cuir blanc « faisoit de si grands proesses de son propre corps qu'il resbaudissoit et donnoit cuer à tous les autres (5) ». C'était Édouard III. A quelques brasses de lui, le transport de sa garde-robe venait d'être capturé : lui, défendait en bon chevalier *la Thomas* contre les assauts des deux commandants de la flotte française, et point ne s'épargnait, car l'attaque était rude. Malgré Chandos, Pembroke, Derby et tant d'autres qui lui faisaient un rempart de leurs corps, il fut blessé à

(1) *Chroniques de Saint-Denis,* ch. XX.
(2) Nouv. acq. franc. 9241, fol. 26.
(3) *Chronique des quatre premiers Valois,* p. 10, 12.
(4) FROISSART, t. II, p. 220, etc.
(5) JEHAN LE BEL, éd. Polain, t. I, p. 171.

la cuisse. Mais Behuchet, qui venait de lui porter ce coup, fut saisi et, après un jugement sommaire de l'amiral anglais, pendu au mât comme voleur ; Hue Quiéret était blessé à mort : il fut décapité, dit-on, sur le bord d'une nef (1). Le beaucent du *Saint-Georges* était abattu, les quatre vaisseaux d'avant-garde capturés, toute la première ligne rompue, émiettée, après une magnifique défense de huit heures.

La seconde ligne fléchit du coup : plusieurs équipages saisis de panique se précipitèrent dans les bateaux de sauvetage, qui coulèrent sous leur poids. Deux mille hommes périrent noyés (2). La tâche de l'ennemi en devint plus facile. La division picarde fut écrasée, les barges d'Abbeville écharpées; le maître de l'une d'elles, Wylart le Flamand, commandant du *Saint-Christophe* (3), appelé Jean d'Aile ou Heyla dans le chant de victoire, était venu de l'Écluse défier l'ennemi; vaincu par Édouard, il gagna péniblement la terre et se sauva (4). La division dieppoise, au contraire, ne se laissait pas entamer. Autour de Matthieu Quiefdeville, sergent d'armes du roi et capitaine du *Saint-Denis* de Dieppe, tous les maîtres de barges tenaient ferme : Matthieu le Mire, Roger Caron, Jean Du Jardin, Jean Dalivet, Pierre Le Valois, devaient ramener leurs bâtiments à bon port (5). Acculés sur la troisième ligne, encore compacte, ils se défendaient comme des lions.

Dans le crépuscule qui tombait, la lutte commençait à décroître : les Anglais, harassés de fatigue, incertains de leurs coups, se décidaient à faire relache jusqu'au lendemain; les cris de mort, le cliquetis des armes, tous les bruits

(1) Minots *Lieder*, p. 18-19. — *Chroniques de Flandre*, éd. de Smedt, t. III, p. 151. — Rymer, t. II, 4e p., p. 78. — *Continuation de Nangis*, éd. Géraud, p. 168. — Froissart, éd. Luce, t. II, p. 220 et variantes.

(2) Hemingburgh, t. II, p. 357.

(3) Luce, *Sur les préliminaires de la bataille navale de l'Écluse*, p. 40.

(4) Minots *Lieder*, p. 18. — Nicolas, *ouv. cité*, t. II, p. 52. — Meyer, *Annales rerum Flandricarum*, p. 141.

(5) Voyez ci-dessous l'expédition de Robert d'Houdetot.

graduellement s'éteignaient... Tout à coup, des ombres se profilèrent dans la passe de Cadzand, d'autres se glissaient derrière nous, dans le Zwyn. Elles arrivaient de tous côtés, de Bruges, Dam et l'Écluse au sud, de Blankenberghe, Aardenburg, Oostburg et Nieuport sur la côte (1). C'étaient des Flamands, plus de huit mille, qui accouraient à la rescousse d'Édouard, sur des nefs et des barques. Ils prirent à revers notre troisième ligne, une soixantaine de navires (2). Dès lors, ce fut la débâcle. Enfermés comme dans une cage (3), affolés, cherchant une issue, nos marins se heurtaient partout aux Anglais ou aux naufrageurs. Ils semèrent de leurs cadavres « tut pleyn de lieux sur la costere de Fflaundres (4) ». Quelques-uns luttaient encore; Guillaume d'Argouges, capitaine de *la Jeannette*, de Caen, repoussa l'assaut de l'ennemi (5). Barbavera s'enfuit.

Bref, à la faveur de la nuit, une trentaine de navires se frayèrent un passage à travers la flotte d'Édouard III, emportant les blessés et les fuyards qui s'étaient traînés à leur bord, cinq mille hommes environ (6). Ce fut tout ce qui échappa. La plus grosse partie de cette escadrille était formée par la division des galères, par la division des barges dieppoises et par d'autres navires royaux, *la Cécile, l'Édouarde*, de Leure; *le Saint-Martin*, de Waben; *le Saint-Firmin* et *le*

(1) Froissart, t. II, p. 222. — Franç. 2598, fol. 51 v°. — *Continuation de Nangis*, éd. Géraud, p. 168.

(2) Hemingburgh, qui compte les quatre vaisseaux d'avant-garde pour une ligne, donne à la 3e ligne le rang de 4e ligne. (*Chronicon*, t. II, p. 357.)

(3) « Tutti rimasono rinchiusi sicome in una gabbia. » (Villani, *Historie Florentine*, apud Muratori, t. XIII, col. 837.)

(4) Cf. la lettre d'Édouard III, reproduite ci-dessous.

(5) Il avait pour état-major son frère Raoul, chevalier; Thomas Carville et Héon Rousée, écuyers; Robert Broquet, chapelain. (*Bulletin de la Société des Antiquaires de Normandie*, t. XIII, p. 429.)

(6) Cf. la lettre d'Édouard III ci-dessous. — 2 nefs et 20 galères ou barges se seraient sauvées selon Villani (*Historie Florentine*, apud Muratori, t. XIII, col. 836); une trentaine de navires, selon Adam Murimuth.

Saint-Georges, d'Abbeville (1). De rares armateurs parvinrent à tirer leurs vaisseaux de la bagarre : Jean Hueline, *le Saint-James ;* Jean Ertaut, *le Saint-Éloy ;* Guillaume Hardi, *le Saint-Georges ;* Robert Nordest, *la Jeannète*, tous de la division de Leure (2). Les équipages de la marine royale, plus aguerris, gardaient leur discipline dans la déroute ; les recrues des contingents provinciaux furent victimes de leur inexpérience.

Un des navires qui fuyaient, *le Saint-James*, de Dieppe, de deux cent dix tonneaux, c'est-à-dire un des gros bâtiments de la flotte, eut encore l'audace de jeter le grappin sur une nef de Sandwich, appartenant au prieur de Christ-Church, à Cantorbéry. Il l'aurait emmenée sans l'intervention de l'amiral de Huntingdon. Forcé de lâcher prise et enveloppé de toutes parts, le vaillant Guillaume Avestoize, maître du *Saint-James*, soutint toute la nuit un combat désespéré. Le matin venu, il succombait ; les vainqueurs comptèrent à son bord plus de quatre cents cadavres (3).

Ce fut le dernier épisode de la journée. Édouard III attendit au lendemain pour lancer à la poursuite des nôtres l'un de ses meilleurs marins, Jean Crabbe, avec quarante nefs bien armées ; Crabbe devait achever la victoire en fouillant les ports français, bien connus de lui, car c'était un traître.

(1) Nous retrouvons tous ces bâtiments dans les comptes pour la marine des années 1340 (septembre), 1341, 1346. (Nouv. acq. franc. 9241, f° 29 v°, 30, 31, 72 v°, 75.) — On ne peut guère admettre que les galères de Barbavera se soient retirées à Gand. (*Grandes Chroniques de France*, t. V, p. 387.

(2) Parmi les autres maîtres et armateurs de Leure qui revinrent de la bataille, mais sans leurs vaisseaux, furent Guillaume de Tourneville, de *la Catherine ;* Jean Haquet, du *Saint-Éloi ;* Guillaume le Brument, de *la Sainte-Marie*. Nous les retrouverons en 1342, avec d'autres navires, tandis que Hueline, Ertaut, Hardi et Nordest ont les mêmes bâtiments qu'à l'Écluse. (Delisle, *Actes normands*, n° 188.)

(3) Adam Murimuth, *Continuatio Chronicarum*, p. 107. — Au départ, Avestoize avait sur *le Saint-James* 100 hommes d'équipage, il commandait aussi *le Saint-Jean*, de Dieppe. (Nouv. acq. franç. 9421, f° 21 v°.)

Il n'aboutit à rien (1). Un autre traître, dont nous devons flétrir le nom, s'était distingué aux côtés d'Édouard : c'était le comte Robert d'Artois.

La « félonneuse et très horrible » bataille, la plus terrible des temps modernes, nous avait coûté, à l'estime du vainqueur, cent soixante-six vaisseaux, ce qui est vrai, et trente mille hommes, ce qui est exagéré de près de moitié (2). Si, pour un pareil désastre, il est un réconfort, on peut le trouver dans ce témoignage d'un chroniqueur flamand, qu'Édouard avait plutôt à déplorer sa victoire qu'à la proclamer. Neuf mille hommes hors de combat, sa noblesse décimée (3) « *cum læsione gentis nostræ non modica* (4) », avouait-il ; c'était chèrement acheter la gloire.

Mais Édouard s'attendait si peu au succès qu'il saluait par des transports de joie ce « miracle ». Quatre jours après l'action, le 28 juin, dès que les douleurs cuisantes de sa blessure furent un peu calmées, il écrivait à son fils Édouard :

« Dieu, par sa puissance et miracle, nous ottroia la victorie de mesmes noz enemys, de qui nos mercions si dévoutement come nous poems. Et si vous fesons savoir que le nombre des niefs, galeyes et grant barges de nos ennemys amounta a IX^xx et diz [190], lesquels estoient toutz pris, sauf XXIIII en tut lesqueles s'enfuirent, et les uns sont puys pris sur mier. Et le nombre des gentz d'armes et autres gents arméz amounta a XXXV mille, de quele nombre par esme cink mille sont eschapées ; et la remenaunt, ensi comme nous est doné à entendre par ascuns gents qui sont pris en vie, si gisent les corps mortz et [en] tut pleyn lieux de sur la

(1) Adam Murimuth, *ibidem*.

(2) Cf. la lettre d'Édouard ci-dessous et Froissart, t. II, p. 38.

(3) Oudegherst, *Chroniques de Flandres*, p. 266. — Adam Murimuth accuse 4,000 morts. (*Continuatio Chronicarum*, p. 109.) — La *Chronique des quatre premiers Valois* (éd. Luce, p. 11) parle de 10,000 Anglais hors de combat, 4 comtes, 24 barons, 100 chevaliers, chiffres quelque peu épiques.

(4) Ou « modica respective » comme variante. (Rymer, t. II, 2e partie, p. 1129.) — Je ne sais pas pourquoi Nicolas (*ouv. cité*, t. II, p. 57) atténue les pertes de ses compatriotes.

costere de Fflaundres. D'autre part, totes nos niefs, c'est assavoir *Cristofre* et les autres qui estoient perdues à Middelburghe, sont oree regaignéz, et il y ount gaignéz en ceste navie trois ou quatre ausi graundes come la *Cristofre* (1).

En France, ce fut de la stupeur : comme il arrive toujours après un désastre, on cria à la trahison ; les Génois de Barbavera furent les boucs émissaires de la fureur populaire ; le bailli de Caux lança contre eux un mandat d'arrêt (2). On incrimina d'avarice Behuchet pour n'avoir embauché que de pauvres pêcheurs au lieu de robustes gens d'armes. Bref, on chercha partout la cause de la défaite, sauf où elle était, dans l'infériorité de la position, la lenteur de notre tir, la dislocation de nos lignes, l'intervention des Flamands.

Puis la fureur se fondit dans une immense pitié. Jamais, après aucune bataille, on ne vit pareille effloraison de fondations pieuses ou hospitalières, de complaintes, de manifestations patriotiques. Des blessés arrivaient de Flandre, tout nus, traînant la jambe (3), le bras en écharpe ou la tête bandée. Ému de compassion pour « plusieurs du dit païs, qui onc de nostre armée de la mer avoient esté navréz et mehaigniéz si griément, qu'il ne pouoient, ne ne pourront jamais gaigner leurs vivres (4) », Philippe VI amortit cent livres de terre pour la création d'un hôpital à Leure. Ce furent nos premiers Invalides de la marine.

Il y eut aussi des retraités. L'héroïque Pierre d'Estelant, porté pour mort, survécut à ses blessures et reçut du roi

(1) Lettre publiée par NICOLAS, *A history of the royal Navy*, t. II, p. 502.

(2) Mandement à tous les justiciers des ports de « faire prendre et arrester tous les Genevoiz de la galiée Barbevaire, pour la trahison que li avoient faite, si comme le bailli de Caux tesmoignoit ». (Franc. 25996, p. 235, publié par DELISLE, *Actes normands*, p. 268.)

(3) « Héon Rousée... moult griefvement navrée parmi les cuisses et parmi le corps... estoit venu tout nu à Calays. » (*Bull. de la Soc. des Antiquaires de Normandie*, t. XIII, p. 429.)

(4) Février 1342 n. st. (Archives nation., JJ 74, f° 418.)

« de grâce espéciale » la tutelle ou garde d'un gentilhomme mineur, ce qui était une façon de retraite (1). Un lieu de pèlerinage tout indiqué aux éclopés de la grande bataille était, pour les Picards, la chapelle d'Arguey, que la piété filiale avait élevée à la mémoire de l'amiral Quiéret (2); pour les Normands, le prieuré bénédictin de Notre-Dame du Bois d'Aurichier, construit par frère Jean le Marchand, clerc de Behuchet et témoin de sa mort tragique (3).

Voyez comme l'opinion est vite retournée. Des accusations de parcimonie qu'on lançait contre Behuchet, on en vint à ne plus parler que de sa vaillance, de l'audace avec laquelle « il avoit féru le roy d'Engleterre devant toutes ses gens, et la fu tué ». Un demi-siècle plus tard, les pastoureaux normands chantaient encore une complainte sur la *bataille de Buchet de l'Escluse* (4).

Une série de mesures pallièrent pour l'avenir les conséquences néfastes de la bataille. Les armateurs furent remboursés (5). Un octroi accordé aux ports de Dieppe (6) et de Saint-Valery-sur-Mer, « en considération des grandes pertes et dommages (7) qu'ils ont eus de leurs genz et vesseaux (8), » encouragea la construction de nouveaux navires; sur tous les points du littoral les chantiers activèrent leur travaux.

Mais, pour le moment, la flotte ennemie pouvait tirer parti de sa victoire : c'était même certain. Philippe VI avait été avisé que les ennemis tenteraient quelque coup de main

(1) Évaluée 49 livres tournois de rente. (Pièces orig., vol. 676, doss. Chaponval, p. 6; vol. 1078, doss. Esterlan, p. 2.)

(2) Archives nation., JJ 89, cap. 337, analysé dans le vol. Clairambault, 825, p. 51.

(3) En juillet 1346, Philippe VI dotait ce prieuré. (Archives nation., JJ 81, cap. 918.)

(4) P. Cochon, *Chronique*, ann. 1340.

(5) « Compte relatif au paiement des nefs. (Delisle, *Actes normands*, n° 188, p. 334.)

(6) Vitet, *Histoire de Dieppe*, année 1345.

(7) 23 octobre 1345. (*Ordonnances*, t. XII, p. 82.)

(8) De Camps, vol. 83, p. 296.

sur les frontières maritimes (6 juillet). C'est alors que l'héroïsme des vaincus atteignit au sublime. Les capitaines des frontières maritimes, prêts à toute éventualité, réunirent à leurs hommes d'armes les pelotons d'arbalétriers en faction dans la « loge » de chaque paroisse côtière (1). Loin de se laisser abattre, les enfants des victimes, Jean Pestel le jeune, Jean Godefroy le jeune, Hue Quiéret le jeune, Jean Langlois le jeune (2), remplacèrent à bord les Vieux morts au champ d'honneur. Deux mois après le désastre, une poignée d'entre eux en imposait à l'Angleterre.

VI

CAMPAGNE DE ROBERT DE HOUDETOT.

Les deux divisions royales « retournées de l'armée », les galères *Saint-Étienne, Sainte-Venture, Saint-Jean, Saint-François,* la barge *Saint-Laurent* (3) de Leure, et les barges de Dieppe : *Saint-Georges, Notre-Dame, Saint-Jouen, Saint-Louis, Saint-Denis, Saint-Jean d'Abbeville, Saint-Jame du Tréport* (4), constituèrent une escadre de dix-neuf cents hommes d'équipage (5). Les troupes d'embarquement furent fournies par l'arrière-ban, les arbalétriers par les ser-

(1) Franç. 20685, f° 327.

(2) Pièces orig., aux dossiers Pestel, Quiéret, Langlois : DELISLE, *Actes normands*, n° 157, p. 281.

(3) Patrons : Guillaume Du Moustier, Jean Prud'homme, Robert Rouxel, dit Tartarin, Étienne Olivier et Robert Blanche. *Le Saint-François*, porté comme galère à la bataille de l'Écluse, est appelé ici barge.

(4) Maîtres : Matthieu Le Mire, Pierre Le Valois, Roger Caron, Jean Dalivet, Matthieu Quiefdeville, capitaine du *Saint-Denis*, Jean Du Jardin, Guillaume de Bras.

(5) La liste des douze bâtiments de l'escadre avec leurs équipages est donnée dans le compte de François de L'Ospital. (Nouv. acq. franc. 9241, f° 29 v°, 30. — Cf. aussi : Clairambault, vol. 75, p. 5878 v°. — Pièces orig., vol. 1642, doss. Langlois, p. 3. — Franç., 10430, p. 258.)

genteries, les armes par le Clos des galées (1), la grosse artillerie par les forteresses (2).

On mit un mois et demi à organiser l'expédition. Le 2 septembre, elle était en partance au Chef de Caux : des officiers subalternes du clerc des arbalétriers passèrent de barge en barge pour « voir les montres », c'est-à-dire pour vérifier la revue de l'armée navale (3). Le chef d'escadre était un marin novice.

Des officiers généraux de la flotte, aucun ne survivait : le vice-amiral Hélie était indisponible. Restait Barbavera. Mais s'il avait la confiance du roi, qui fit venir sa femme et ses enfants de Gênes afin de lui ôter toute cause de s'absenter (4), son origine étrangère et sa conduite à l'Écluse, très logique, mais mal interprétée, impressionnaient défavorablement nos marins. On avait donc improvisé capitaine de la mer le Normand Robert de Houdetot, en lui adjoignant comme conseillers sur *la Sainte-Venture* « dix hommes des plus souffisants de Leure », Robert Roussel, dit Tartarin, patron du *Saint-Jean*, et l'ancien capitaine de la division rochelaise, Badin Du Four (5).

Le bruit courut à Londres que la flotte française allait rejoindre les Espagnols (6), qui venaient d'obtenir l'entrée en franchise dans nos ports (7). Empêcher la jonction des alliés devint la pensée fixe d'Édouard III. Les deux flottes du nord et du sud-ouest, envoyées en bloc dans les parages d'Oues-

(1) Mandement de Robert de Houdetot au garde du Clos Thomas Fouques. Rouen, 15 juillet 1340. (Pièces orig., vol. 1537, doss. Houdetot, p. 2.)

(2) Franç. 25997, p. 311-312, publié par M. Delisle, *Actes normands*, p. 267-268.

(3) Nouv. acq. franç., 9241, f° 35 v°. — Pièces orig., vol. 1642, doss. Langlois, p. 3.

(4) 12 janvier 1341. (Archives nation., JJ 81, cap. 202.)

(5) Nouv. acq. franç., 9241, f° 29 v°, 30.

(6) L'Espagnol Jean Gonssal, maître de la nef *Sainte-Marie-Madeleine*, était déjà au service de la France au siège de Tonnay-Charente. 25 janvier 1340. (Clairambault, vol. 19, p. 1295, et vol. 54, p. 4069.)

(7) 30 juin 1340. (*Ordonnances*, t. III, p. 166.)

sant, dressèrent une embuscade, où six galères de marchands génois qui arrivaient sans songer à mal tombèrent : elles furent brûlées en septembre, à Brest (1).

Robert de Houdetot s'était arrêté non loin de là, ayant mission de préserver du contre-coup de la défaite la garnison du Château-Cornet (2). Il avait, en cours de route, saccagé les établissements anglais de l'île de Herm (3). A son tour, il allait se faire écharper par les grosses flottes de l'ennemi, si Édouard III n'avait reculé. Impressionné par notre fière attitude, effrayé du délabrement de la marine britannique jusqu'à interdire toute vente de vaisseaux (4), il s'empressait de conclure, le 25 septembre, une trêve de neuf mois. Deux mois après, Robert de Houdetot ramenait au port de Leure sa vaillante petite escadre (5).

L'automne et l'hiver s'écoulèrent dans l'inaction (6) : trois mois avant la fin de la trêve, rien n'était prêt pour soutenir une guerre navale. Le 13 mars 1341 enfin, l'office d'amiral, vacant depuis la mort de Quiéret, fut pourvu d'un nouveau titulaire, Louis d'Espagne, comte de Talmont (7), arrière-petit-fils d'Alphonse X de Castille et de saint Louis. Aussitôt, tout s'anima comme par enchantement. Des « maistres d'aisse, calfats et remiers » de Carcassonne affluèrent aux chantiers maritimes de la Seine. La division Grimaldi, rap-

(1) RYMER, t. II, 4e p., p. 81, 97, et t. III, 1re p., p. 14.

(2) Nouv. acq. franç. 9241, fo 8.

(3) Franç. 20901, p. 110.

(4) 11 octobre. En décembre, il mandait aux vicomtes de faire le dénombrement de tous les vaisseaux de son royaume. (RYMER, t. II, 4e p., p. 85.)

(5) Nouv. acq. franç. 9241, fo 8.

(6) Édouard III fait rigoureusement observer la trêve par les marins de Southampton, Cornwall, Somerset, Dorset et Devon, tout prêts à nous molester. 18 janvier 1341. (RYMER, t. II, 4e p., p. 87.) — Il fait escorter les convois de Guyenne. Octave de Pâques 1341. (RYMER, t. II, 4e p., p. 102, 104, 110.)

(7) Compte de François de l'Ospital. (Nouv. acq. franç. 9241, fo 34.)

pelée d'urgence (1), franchit en plein hiver le détroit de Gibraltar. Tout le long du littoral, « de Xantonge jusqu'à Calès », un notaire rédigeait « l'inventoire des nefs de touz les porz du royaume ». Durant le recensement, qui dura six mois (2), le capitaine Robert de Houdetot (3) s'occupait de mobiliser nos forces navales.

Quant à l'amiral, il s'embarquait (4) à la Rochelle pour aller faire appel aux sympathies d'une nation étrangère. La trêve le couvrant encore, il ne fit escorter sa nef, *l'Édouarde*, que par six bateaux de Harfleur. Le capitaine de pavillon, Guillaume de la Hogue, avait cédé galamment son poste à l'Espagnol Ferrand Martinez. D'autres Espagnols, des arbalétriers, avaient embarqué pour servir de recruteurs et le Bayonnais Badin Du Four pour servir d'interprète dès l'arrivée en pays basques. C'est là qu'on se rendait. L'amiral venait « traitier aus bonnes genz du pais afin qu'il venissent au servise » de la France. Le 21 avril, l'escadre jetait l'ancre à Bermeo (5).

Froissart, le seul auteur qui parle de ce voyage, sans en connaître les motifs et la date, l'a placé à la suite de la bataille de Guernesey, qui eut lieu un an plus tard. Un récit mouvementé, dramatique autant que faux, rachète chez notre conteur l'insuffisance des renseignements (6). Enveloppée par la tourmente, l'escadre s'écarta, dit-il, de la côte où elle craignait de « froter », et dériva pendant la nuit et la journée du lendemain jusqu'en vue de la Navarre (7) : deux navires sombrèrent. Le troisième jour, le calme re-

(1) Le 1er mars. (*Ibidem*, 9241, fo 38.)

(2) Du 13 mars au 6 septembre. Le notaire s'appelait Jean de Saint-Simon. (*Ibidem*, fo 34.)

(3) De concert avec Guillaume Pinchon et Simon Baudry 14 mars. (*Ibidem*, fo 29 vo.)

(4) Il quitta Paris le 19 mars. (*Ibidem*, fo VI.)

(5) Nouv. acq. franç. 9241, fo VI.

(6) Froissart, éd. Luce, t. III, p. 13, 211.

(7) Ce que la distance de Guernesey à l'Espagne rend invraisemblable.

vint. L'amiral vira vers la Rochelle; il y fit son entrée avec quatre nefs bayonnaises capturées en route.

La vérité est que Louis d'Espagne perdit deux mois en pourparlers avec les Frères de la côte. Il se rendit à Castro, ancienne capitale de leur confédération, obtint quelques promesses, manda au roi des « nouvelles du navire d'Espaigne », mais dut revenir au plus vite pour prendre le commandement de la flotte française. A peine débarqué à la Rochelle, le 3 juillet, il envoyait deux bâtiments « ovier et contraitier aus ennemis (1) ». La trêve était expirée. L'amiral Clinton et Pès de Puyane (2) entraient en ligne, quand une nouvelle trêve fut signée (3). David Bruce, qui avait été l'occasion ou le prétexte de la guerre, quittait la France et regagnait l'Écosse (4). Les belligérants allaient se retrouver en présence sur un terrain neutre, en Bretagne.

(1) Nouv. acq. franç. 9241, f° VI.
(2) Rymer, t. II, 4e p., p. 110.
(3) Août 1341. (Rymer, t. II, 4e p., p. 111.)
(4) Sur les vaisseaux francais de Lambert Spaldtis et de Copin, dit Godard. Il abordait le 2 juin 1241 à Inverbervie. (*Exchequer rolls of Scotland*, t. I, préface CLXI.)

GUERRE

DE LA

SUCCESSION DE BRETAGNE

La mort de Jean III de Bretagne, en avril 1341, ouvrit une lutte sanglante entre ses héritiers, sa nièce Jeanne de Penthièvre, mariée à Charles de Blois, et son troisième frère, Jean de Montfort. Le roi de France, répudiant la pseudo-loi salique qui l'avait porté au trône, soutint les droits de Jeanne (1), tandis que le roi d'Angleterre, tout aussi illogique, épousait la cause de Jean.

La Bretagne n'avait point de marine de guerre, bien qu'on ait soutenu que les ducs possédaient depuis 1231 le droit régalien d'amirauté (2). Ce que Pierre Mauclerc obtint de saint Louis se bornait au droit de *bris* (3) sur les vaisseaux naufragés, coutume inique qu'un de ses prédécesseurs avait pris l'initiative généreuse d'abolir (4). Sur des côtes crénelées de dentelures et bordées d'écueils, où des courants rapides déferlent avec rage, les épaves étaient une source de profits

(1) Dont il proclama les droits en cour de Parlement le 7 septembre 1341.

(2) Rosenzweig, *De l'office de l'amiral de France*. Vannes, 1857, in-8°, p. 40.

(3) « Peccium seu naufragium marinum. »

(4) En 1127. (Cf. sur l'abolition du lagan : Du Cange, *Gloss. med. et inf. latinitatis*, art. Lagan. — Delisle, *Catalogue des actes de Philippe-Auguste*. Paris, 1856, in-8°, n° 349.)

trop importante pour que les riverains l'abandonnassent volontiers (1). Les vicomtes de Léon, dans un moment de détresse, préférèrent céder au duc de Bretagne les ports de Brest (mars 1240) (2) et de Morlaix (1275), plutôt que de renoncer à un certain roc, fertile en naufrages, qu'ils appelaient leur pierre précieuse. Les *brefs de mer* (3), lettres de sauvegarde délivrées aux navires marchands, donnaient aussi des revenus que les belligérants n'eurent garde de négliger pour l'entretien de leurs flottes de guerre.

Dès que la Cour des Pairs, réunie à Conflans le 7 septembre 1341, se fut prononcée en faveur de Charles de Blois, le roi seconda énergiquement son neveu. Il le fit appuyer par l'armée de son fils Jean, duc de Normandie, et par une escadre lestement armée en septembre 1341. L'amiral Louis d'Espagne avait ramassé tout ce qu'il avait pu trouver en fait de croiseurs rapides : deux galères commandées par son second, Pierre Barbavera, quatre autres venues de Boulogne avec D'Oria et la division monégasque (4), en tout vingt et une galères et quelques bateaux (5) étaient aptes à couper les arrivages étrangers. L'armée cheminait le long de la Loire, par Ancenis et Châteauceaux; les Génois se distinguèrent au siège de cette dernière forteresse, sise sur une haute colline. Bien que les historiens taisent le rôle de la flotte française durant le siège de Nantes, il est indubitable qu'elle contribua au succès final, c'est-à-dire à la capitulation de la

(1) En 1234, le comte de Bretagne affirme ses droits aux « débris des vaisseaux aux costes de la mer ». (*Mémoires pour servir à l'histoire de Bretagne*, éd. Dom Morice, t. I, col. 890.) — En cédant le Penthièvre à son frère Guy, Jean III spécifie qu'il se réserve le « peccium seu naufragium marinum » et les « breveta marina » (1317). (*Ibidem*, col. 42.)

(2) *Mémoires... de Bretagne*, t. I, p. 911.

(3) Brefs de Saint-Mahé, de Bordeaux et la Rochelle. (*Ibidem*. col. 1346, 1439, 1550.)

(4) Pièces orig., vol. 1065, doss. Espagne, pièces 2, 3, 6.

(5) Franc. 25997, pièces 330, 331, publiées par M. Delisle, *Actes normands*, n°s 157, 158. — Compte de François de L'Ospital. Nouv. acq. franç. 9241, fol. 32 v° et 36 v°.

ville et à la capture de Jean de Montfort (novembre) (1). La plus grande partie des galères, les divisions D'Oria et Grimaldi retournèrent hiverner à Caen. L'amiral garda le reste.

Comme la guerre navale a besoin d'un soutien, d'un poste détaché suffisamment fort où le croiseur puisse se réfugier, Louis d'Espagne s'assura des deux avenues de la péninsule : au nord, Guernesey, dont les troupes d'occupation furent ravitaillées (2) ; au sud, la Rochelle, où il acheta un magasin (3) pour les garnisons (4). Entre les deux grosses tours du havre qui enserrait le clos du roi (5), la flotte se trouvait en sûreté. Saint-Malo et le Penthièvre d'un côté, Nantes de l'autre, enlevée à Jean de Montfort, tenaient pour Charles de Blois. Il n'en était pas de même de la Basse-Bretagne, dont le promontoire s'offrait à l'ennemi.

A la fin de novembre, l'escadre des Cinq-Ports y jetait des troupes (6) ; en avril 1342, cent vingt hommes d'armes et mille archers de Mauny dégageaient la comtesse Jeanne de Montfort, assiégée dans Hennebont. La flotte de Mauny, avec Brest comme base d'opérations, devait s'emparer des ports bretons. La même mission incombant à Louis d'Espagne, une rencontre était fatale. Elle eut lieu dans la rivière de Quimperlé. Après avoir capturé les bâtiments marchands du Croisic, enlevé d'assaut Guérande, les marins franco-génois s'étaient engagés dans l'Ellé. Laissant leur flotte à l'ancre, ils se dispersèrent pour butiner.

Mais voici les vaisseaux de Mauny, montés d'une foule

(1) *Mém... de Bretagne*, t. I, col. 1428.

(2) Delisle, *Actes normands*, n° 164.

(3) Acquisition confirmée par le roi en juin 1343. (Archives nation., JJ 74, fol. 290 v°.)

(4) Le maître des garnisons était Dermaut Du Seret, 1342. (Franç. 25996, fol. 189.)

(5) Franç. 23915, fol. 204.

(6) Parties de Portsmouth le 18 novembre. (Nicolas, *History of the royal Navy*, t. II, p. 72.)

de chevaliers anglo-bretons, Yves de Tresiguidy, Landreman, les deux Spinefort et trois mille archers. Les Anglais, facilement maîtres de la flotte française, en confient la garde à trois cents archers, tandis que leurs troupes de débarquement dispersent l'armée des pillards. De ses six mille hommes, l'amiral Louis d'Espagne n'en peut réunir que trois cents; après une courte résistance, il se jette dans un lin, qui gagne à force de rames la ville de Redon (1).

Cependant, l'échéance de la trêve anglo-française (2) approchait. Des pourparlers en cours pour une prorogation de l'armistice n'avaient pas encore abouti (3).

A tout événement, Philippe VI chargea le vice-amiral Nicolas Hélie et le constructeur Guillebert Poolin de rassembler une flotte à Leure, Rouen, Dieppe, Abbeville (4). Les armateurs, très refroidis depuis le désastre de l'Ecluse, ne consentirent à fréter leurs nefs qu'après une prisée dûment faite au moment du départ et après le paiement de quelques arrhes. *Le Saint-Eloy*, *le Saint-Georges*, *la Jeannette* de Leure, échappés au désastre, se retrouvèrent avec d'autres bâtiments du même port sous le commandement du vice-amiral Hélie (5). Hélie, ainsi que le fils de Hue Quiéret et le corsaire Charles Dyscoudère de Marant, autrement appelé Marant de son lieu d'origine (6), préposés au commandement de l'escadre (7), pointèrent sur Portsmouth,

(1) Froissart, éd. Luce, t. II, p. 161.

(2) 24 juin. Y a-t-il aussi une corrélation entre ce désastre qui anéantissait à peu près l'escadre de Bretagne et l'armement subit d'une flotte en Normandie?

(3) Malgré l'envoi d'un plénipotentiaire anglais en France pour proroger la trêve.

(4) Les frais devaient être couverts par une imposition sur le vin et le sel. (Franç. 25997, pièce 372, publiée par M. Delisle, *Actes normands*, p. 288.)

(5) Fragment de cette prisée pour Leure. (Delisle, *ouv. cité*, p. 334, n° 188.)

(6) Marant, Pas-de-Calais, arr. Montreuil, canton de Campagne.

(7) Le 14 juin, Hélie, à Rouen, donne quittance de deux cents gorgières de fer, cent vingt écus, etc., reçus du garde du Clos. (Franç. 25997, pièce 348.)

où regnait un mouvement insolite. Ils saccagèrent Southampton (1), puis mirent le cap au sud-ouest.

Le corps d'armée assemblé à Portsmouth s'apprêtait à gagner la Bretagne sous les ordres du comte de Northampton, lieutenant général du roi. Sous le nouvel étendard qui couvrait de ses plis les vaisseaux anglais, un mystique symbolisme de gens d'armes avait figuré un Saint-Georges aux armes d'Angleterre terrassant le dragon normand (2). Cet étendard qui depuis... mais alors il fut mal étrenné, ce fut le dragon qui battit Saint-Georges.

Ici, les événements s'enchevêtrent de telle façon que le bon chanoine Jean le Bel renonce à raconter les *bourdes* et les *menteries* des « jongleour et enchenteour en place » qui « ont chantet et rimet les guerres de Bretaigne et corromput par les chansons et rimes controuvées la juste et vraie histoire (3). » Pareille réserve honore un chroniqueur, mais embarrasse l'historien, car les chroniques rimées des jongleurs sont perdues.

Informé que la comtesse de Montfort allait quitter l'Angleterre avec les troupes de relève de Northampton, Philippe VI manda à l'amiral d'appareiller « les nefs et les barges pour entrer en mer deux jours ou trois après les trièves faillans (4) ». Les dix-huit galères des capitaines Grimaldi et D'Oria, flanquées de huit bateaux recrutés dans l'estuaire de la Seine, partirent en avant-garde au début d'août. Elles avaient hiverné à Caen et auraient pris la mer

(1) *Chronique des quatre premiers Valois*, p. 13.

(2) *Record office, Exchequer Q. R. Misc.* Wardrobe, 37/3, ann. 15-17, Edward III. — Il est bon de rappeler que les rois de France avaient parmi leurs étendards un dragon vert, la gueule ouverte et la queue figurée par des pans d'étoffe; on le portait au haut d'une lance. Une miniature du *Psautier Doré* de Saint-Gall en Suisse, IX[e] siècle, en donne une représentation.

(3) *Chronique* de JEAN LE BEL, éd. Polain, t. II, p. 11; t. I, p. 126.

(4) Ordonnance de Philippe VI. Bois de Vincennes, 13 août 1342. (P. ANSELME, *Hist. généalogique*, t. VII, p. 912.)

dès le mois de juin, si les exigences des mercenaires n'avaient retardé le départ. Grimaldi avec quatorze galères poursuivit sa route sur Brest (1), afin de barrer aux Anglais la route de l'Océan. D'Oria forma l'avant-garde de l'escadre de l'amiral Louis d'Espagne, qui resta croiser sur les côtes septentrionales de la Bretagne. La trêve n'était pas encore expirée : on trouva comme excuse que les trêves ne couraient pas sur mer.

Peu après la mi-août, Louis d'Espagne et Antoine D'Oria louvoyaient donc dans les parages de Guernesey avec trois galères, six vaisseaux de haut bord, vingt-trois autres navires et quatre mille hommes environ, lorsque quarante-six voiles se profilèrent à l'horizon, grossirent et pointèrent droit sur eux (2). Vers trois heures de l'après-midi, commençait un duel d'artillerie entre les arcs anglais d'un côté et de l'autre les arbalètes génoises, les dards et les barres de fer qui pleuvaient du haut des hunes françaises. Quand les hommes d'armes en vinrent aux mains, la comtesse de Montfort « qui bien valoit un homme, car elle avoit cœur de lion », repoussa l'abordage des nôtres : sur ces entrefaites « la vesprée se couvri et une noire nuée monta, qui l'air obscurchi durement ». Décidés à ne point quitter la place tant que l'une des parties ne serait pas « desconfite », les combattants jetèrent l'ancre à quelques brasses les uns des autres et s'occupèrent « de remettre en point » leurs blessés.

« Un petit devant mienuit, s'esleva ungs vens, ungs orages si très grans et une pleuve si très grosse, et ungs tonnoires et ungs esclistres si mervilleux, que il sambloit proprement que li monde devist finir. Et n'y avoit si hardi,

(1) Nouv. acq. franç. 9241, fol. 32 v°, 37, 38 v°. — L'ordonnance précitée du 13 août parle de la présence de Charles de Grimaldi à Harfleur, d'où il était déjà parti.

(2) La flotte anglaise avait quitté Portsmouth entre le 30 juillet et le 15 août 1342. (Rymer, t. II, 4e p., p. 132, 135.)

ne si preu bacheler, ne qui tant amast les armes qui ne volsist bien estre à terre, car ces barges et ces naves hurtaient les unes as autres, et sambloit que elles se deuissent ouvrir et fendre (1). » Après avis des marins, les seigneurs anglais, leur voilure réduite « ainsi qu'à demi quartier », laissèrent porter vers la terre (2), en « eslongeant » la flotte française qui leur barrait la route. Ils abandonnaient quatre nefs mauvaises marcheuses, chargées de chevaux et de « pourvéances », qui tombèrent au pouvoir de Louis d'Espagne.

Peut-être faut-il donner à cette bataille une date postérieure au mois d'août, car il n'est point question de défaite navale dans le rapport du comte de Northampton et de ses collègues qui s'empressent au contraire de chanter victoire. Deux cent soixante nefs du convoi anglais, ralliées en vue de Brest le dimanche de l'octave de l'Assomption (18 août), aperçurent quatorze galères embossées devant le château. C'était la division Grimaldi, qui secondait les opérations du comte de Blois contre la forteresse bretonne, où la duchesse s'était, paraît-il, enfermée avec ses enfants : trois de nos galères parvinrent à sortir du goulet avant d'être complètement enveloppées. Les onze autres, en particulier trois magnifiques bâtiments, s'enfoncèrent entre les rives de la Penfeld, qui, hélas ! ne put les protéger contre la poursuite des Anglais. Elles furent assaillies par de simples barques et brûlées. Les équipages s'étaient enfuis à terre et reculaient avec l'armée de terre vers Morlaix (3). Charles Grimaldi réclama aussitôt de l'artillerie et des armures, que le garde du Clos des galées eut ordre de lui envoyer par la voie de

(1) Froissart, éd. Kervyn de Lettenhove, t. IV, p. 140-142.

(2) Froissart dit qu'ils jetèrent l'ancre dans un petit port près de Vannes, c'est-à-dire bien loin du théâtre de la rencontre. Il aura confondu sans doute avec une autre affaire dont nous parlerons tout à l'heure.

(3) Adam Murimuth, *Continuatio Chronicarum*, p. 126-127.



BATAILLE DE GUERNESEY

Froissart. Ms. de la Gruthuyse, quinzième siècle. — Biblioth. nation., ms. franç. 2643, fol. 118.

terre (1). Le 30 septembre, il en accusait réception à Morlaix (2), et, le même jour, il les abandonnait sur le champ de bataille : ses 12 ou 1.500 Génois, qui formaient un des corps d'armée de Charles de Blois, étaient battus par le comte de Northampton (3).

Cependant Louis d'Espagne avait rallié l'escadre soit du vice-amiral Hélie, qui venait de saccager Bourg et Blaye (4) ; soit la flotte basque, mouillée dans le petit port du Collet, au fond de la baie de Bourgneuf (5). Ses effectifs s'élevaient subitement de trente-deux à cinquante et un navires de guerre (6), avec lesquels il relâcha à Guérande (7).

De son côté, Gautier de Mauny voyait arriver à Brest une flotte commandée par Édouard III lui-même, qui avait quitté Sandwich le 5 octobre (8). Édouard III, prenant vigoureusement l'offensive, assiégea Vannes; son avant-garde, commandée par les comtes de Northampton, de Warwick, Hugues le Despencer, marchait sur Nantes (9). Mais l'amiral

(1) Mandement de Philippe VI au bailli de Rouen, Royal Lieu-de-lez-Compiègne, 1er septembre 1342. (Archives de la Seine-Inférieure, layette *Clos des galées*.)

(2) Clairambault, vol. 165, p. 4951.

(3) Adam Murimuth, *Continuatio Chronicarum*, p. 127, 227.

(4) « Bourc et Blame. » (*Chronique des quatre premiers Valois*, éd. Luce, p. 13.)

(5) Blanchard, *Cartulaire des sires de Rays*, dans les *Archives historiques du Poitou*, XXVIII, xxv.

(6) Froissart, t. III, p. vii, 28-29, 238-239.

(7) La *Chronique normande* (p. 54-55), qui ne dit rien des rencontres de Guernesey et de Brest, place l'action loin du centre de la guerre à Beauvoir-sur-Mer, en Poitou (Vendée, arr. les Sables d'Olonne). Louis d'Espagne et Antoine D'Oria, qui ont 10,000 Génois et Espagnols, laissent 4,000 hommes à la garde du port et montent sur leurs galères pour disputer la descente aux 40,000 hommes de Robert d'Artois, Salisbury, Stafford, Beaufort et Suffolk, qui veulent débarquer. La bataille, très chaude, tourna au détriment des Anglais, qui perdirent 3,000 hommes et le baron de « Stanfort » et se replièrent sur Vannes. — Nicolas (*History of the royal Navy*, t. II, p. 79, note *a*), repoussant avec raison cette version, fait remarquer que lord Stafford ne mourut qu'en 1372.

(8) Rymer, t. II, 4e p., p. 135, 146.

(9) Lettre d'Édouard III datée du 5 décembre du camp devant Vannes. (Avesbury, *Historia Edwardi*, III, p. 342.)

Louis d'Espagne, maître de la mer, surprit la flotte anglaise à l'ancre, non loin de Vannes; il l'aurait enlevée tout entière, si les gardiens n'avaient donné l'alarme et fourni aux troupes du camp le temps d'accourir; l'amiral avait déjà coulé trois vaisseaux et capturé quatre autres navires chargés de provisions. Les débris de la flotte anglaise, abandonnant le blocus, durent se replier partie sur Brest, partie sur Hennebont (1).

Cette brillante action amena, le 19 janvier 1343, la conclusion d'une trêve. Nonobstant, Olivier de Clisson incendia plusieurs galères de Grimaldi à Nantes. Arrêté aussitôt comme fauteur des Anglais, il fut décapité le 2 août à Paris. Sa veuve, Jeanne de Belleville, jure de le venger; elle vend ses terres, ses bijoux et, avec trois vaisseaux de guerre, croise sur les côtes de France, brûle les hameaux, coule les navires, égorge les équipages; ses deux jeunes fils combattaient à ses côtés.

Tel fut l'apprentissage du futur connétable de France, dont les flottes, quarante ans plus tard, terrorisèrent l'Angleterre.

(1) Froissart, t. III, p. vii, 29, 239

LA MARINE

AU SIÈGE DE CALAIS

La guerre anglo-française reprenait plus furieuse que jamais, mais aussi plus méthodique, avec plus de liaison dans l'attaque de l'ennemi (1). Avant d'engager à fond les hostilités, les deux partis cherchèrent à gagner l'appoint des Espagnols. Le plénipotentiaire anglais, Henri au Cou tors, comte de Lancastre, crut y arriver en mettant à profit la vénalité du grand amiral Gilles Boccanera (2), qui promit en effet ses services et ses galères (3). Mais l'outrecuidance de ce Génois, en blessant la fierté castillane, servit notre cause ; le 1er juillet 1345, Alphonse XI et Philippe VI se promettaient un mutuel appui contre l'Angleterre ou contre les Maures (4).

Malgré son origine et ses relations familiales, l'amiral Louis d'Espagne n'avait point contribué au succès des né-

(1) Derby atterrit à Bayonne le 5 juin 1344. Thomas Dagworth passait en même temps en Bretagne avec 600 hommes. (*Rotuli Parlament.*, t. II, p. 148. — Robert d'Avesbury, *Historia Edwardi III*, p. 352. — Nicolas, *A History of the Royal Navy*, t. II, p. 83.)

(2) Que le roi de Castille avait incomplètement soldé. (*Cronica del rey D. Alonso el Onceno*, éd. D. Francesco Cerda y Rico. Madrid, 1787, in-4°, t. I, p. 594. — *Illustraciones de la casa de Niebla*, par P.-B. Maldonado apud *Memorial historico español*, t. IX, p. 383.)

(3) Édouard III députa près de lui son négociateur habituel, Nicolino Fieschi. Lettres du 1er septembre 1344. (Rymer, t. II, 4e p., p. 167.)

(4) Arch. nat., JJ 81, p. 497.

gociations. Préoccupé des îles mystérieuses qu'on venait de découvrir et qu'on appelait les îles Fortunées, il allait recevoir du pape, avec le sceptre et le diadème, le titre vain de *Prince de la Fortune* (1).

Pierre Flotte, dit Floton de Revel, lui succéda comme amiral de la mer le 28 mars 1345 (2). Rien ne désignait le nouvel officier au choix du roi, sinon une petite croisière en Flandre où il servait en sous-ordre (3), et surtout la protection du chancelier Guillaume Flotte, son père; sa santé délicate (4) aurait meme dû l'écarter d'un poste qui demande autant de vigueur physique que d'énergie. L'épreuve fut bientôt faite. Le 17 mai, Floton avait convoqué à Harfleur les baillis du littoral à certaines fins « lesquelles nous ne voulons pas escripre, disait-il, et pour cause (5) ». Ces fins, on les devine quand on voit, trois semaines plus tard, partir une escadre (6). L'amiral n'en était pas le chef : on avait eu recours à un vieux loup de mer, Jean Marant, qui était venu prendre à Saint-Mandé les instructions verbales du roi (7).

Une foule d'escadres britanniques infestaient la mer et donnaient de chaudes alertes aux capitaines des côtes normandes (8). Édouard III passait le 5 juillet à l'Écluse, Northampton débarquait en Bretagne, Glocester et Arundel

(1) Avignon, 28 novembre 1344. (Raynaldi, *Annales ecclesiastici*, t. VI, p. 361. — Faucon, *Librairie des papes d'Avignon*, t. I, p. ix.)

(2) P. Anselme, *Histoire généalogique*, t. VII, p. 752.

(3) En 1339. (Clairambault, vol. 48, p. 3585.)

(4) Quittance du 9 août 1344. (Pièces orig., vol. 2467, doss. Revel, p. 2.)

(5) Convocation du bailli de Caen. (Pièces orig., vol. 2467, doss. Revel, p. 3.)

(6) Nicolas, *A History of the Royal Navy*, t. II, p. 85.

(7) Saint-Mandé, 6 juin. (Franç. 20437, fol. 58, publiée dans la *Bibliothèque de l'Ecole des Chartes*, t. LIV (1893), p. 208.) La date d'année n'y est pas; mais il est clair qu'il s'agit de cette expédition secrète de 1345.

(8) Le maréchal Bertran, de Honfleur jusqu'en Bretagne. Acte du 26 août 1345. (Pièces orig., vol. 521, doss. Briquebec, p. 2.) — Le capitaine d'Harcourt en pays de Caux et de Rouen. Acte du 23 juillet 1345. (Franç. 21406, p. 583.)



COMBAT NAVAL

Ms des *Commentaires de César*, XVe siècle, appartenant anciennement à la famille de Nicolay

revenaient de Guyenne. Ce furent ces derniers que Marant étrilla. « Tant fist-il, » à la tête de trois cents corsaires, qu'il enleva une nef chargée de richesses en massacrant soixante hommes du comte d'Arundel. Une autre escadre anglaise, chassée par la tempête dans les parages de Guernesey, laissa six nefs entre les mains de Marant, qui en égorgea, selon son habitude, les équipages (1).

Nos corsaires défendaient les abords de Guernesey, que le vice-amiral Hélie occupait avec cinq cents hommes (2). Mais leur guerre d'extermination, loin de conjurer la foudre, en provoqua les éclats. L'armée anglaise du maréchal Renaud Cobham, conduite par le traître Godefroid de Harcourt, débarqua dans l'île. Le Château-Cornet résista trois jours : la belle défense du vice-amiral, qui justifia sa réputation de « moult bons chevaliers et preudons », n'empêcha pas le massacre de la garnison et la prise de la forteresse (3). Le 28 août, Édouard III mandait à plusieurs patrons de nefs bayonnaises, qui avaient secondé l'attaque, de remettre la place au gardien des îles (4). L'amiral bayonnais Pierre de Vynam [Poyane?] continuait sa croisière dans l'archipel, lorsqu'un convoi passa en vue. A divers indices, l'amiral le reconnut pour ennemi. Les réponses embarrassées des maîtres confirmèrent ses soupçons : c'étaient des nefs his-

(1) Les *Chroniques de Flandres*, éd. de Smet, t. III, p. 168, qui relatent le fait, prétendent à tort qu'Édouard III était à bord de la flotte. — Le 16 janvier 1346, Philippe VI donne cent livres tournois de rente à Pierre Crespin, de Leure, « pris et navré en moult de lieus, en son corps... en la derraine armée de la mer. » (Franç. 25698, p. 138.)

(2) Le 18 juillet 1343, Philippe VI fait donner trente livres à Adam Charles, sergent royal au château de Cornet, qui a perdu sa nef en venant chercher des vivres et des munitions en Cotentin. (Delisle, *Actes normands*, n° 164, p. 286.)

(3) *Chroniques de Flandres*, éd. de Smet, t. III, p. 168. — Dupont, *Histoire du Cotentin*, t. II, p. 312.

(4) Rymer, t. III, 1re p., p. 256 : Mandement à Bernard de Toulouse, Pierre Farges et autres patrons de *la Katerine*, *la Dieu-garde*, *la Nave-Dieu*, *la Sainte-Marie*, *le Saint-Pierre*.

pano-flamandes chargées de vins à destination des côtes françaises; elles furent cernées et prises (1). L'archipel anglo-normand devenait le repaire des pirates anglais. Mais ce n'était rien à côté des conséquences qu'entraînait la perte de ce poste avancé, du *garde-corps* de la France. Par là, préludait l'invasion. La convocation à Porthsmouth de tous les navires britanniques, pour le 15 février 1346 (2), ne laissait aucun doute sur les intentions de l'ennemi.

Philippe VI avait engagé, au cours de l'année 1345, toute sa petite marine de guerre, la division des galères commandée par Antoine D'Oria (3), et quelques barges; il tenait en réserve la coque *le Jour-de-Pâques* et une grande nef encore en construction à Harfleur, « de laquelle on disoit que oncques mais si belle n'avoit esté armée ne mise en mer (4). » C'était insuffisant pour couvrir nos côtes. Résolu d'organiser *une bonne et grande armée en la mer*, le roi adressa au seigneur de Monaco, Charles Grimaldi, une dépêche confidentielle que celui-ci promit « d'acomplir à l'aide de Dieu de tout son pouvoir (5) ». Au reçu de cette réponse, l'amiral Floton de Revel partait pour Monaco et Nice (6). Grimaldi lui confirma par acte notarié la promesse

(1) Lettre d'Édouard III annonçant aux échevins de Gand, Bruges et Ypres que la capture, après enquête, a été trouvée de bonne prise. 28 juin 1346. (Varenbergh, *Histoire des relations... entre le comté de Flandre et l'Angleterre au moyen âge*, p. 444.)

(2) Nicolas, *A History of the Royal Navy*, t. II, p. 86.

(3) Paris, 22 janvier 1346, quittance valable pour le mois de mai précédent. (Franç. 21406, p. 234.) — En octobre 1345, Jean Malet, sire de Graville, guerroyait en mer pour Philippe VI. (Arch. nat., X[1A] 8848, cap. C, fol. 204.) En décembre 1345, la barge royale *Saint-Lorens*, maître Michiel Le Venier de Dieppe, va en mer sur l'ordre de Robert Bertran, maréchal de France. (Nouv. acq. franç. 9241, fol. 74 v°.)

(4) *Grandes Chroniques de France*, éd. P. Paris, t. V, p. 451.

(5) Monaco, 27 décembre 1345. La lettre de Grimaldi arriva à Paris le 11 janvier 1346.

(6) L'amiral, qui était encore à Paris le 2 janvier (Pièces orig., vol. 2467, doss. Revel, p. 4), séjourna à Nice du 21 janvier au 2 mars, où M[e] Philippe Luillier, avocat du roi en la sénéchaussée de Beaucaire, vint le rejoindre. (« Compte de Jean de L'Ospital, clerc des arbalestriers, pour l'armée de

que contenait, à mots couverts, sa lettre, d'amener au service de la France trente-deux galères, une galiote et sept mille hommes environ (1).

Le 23 mars 1346, Philippe de Valois annonçait cette bonne nouvelle aux baillis de la côte : « Avons envoie querre une grant quantité de galées armées vers les parties de Jennes, et de Jennevois pour mettre en neifs; les quiex doivent bien briément estre ès parties de Normendie et de Picardie, et les attendons de jour en jour... Nostre voulenté soit que les neifs des diz pais de Normendie et de Picardie soient garnies et armées tant des diz Jennevois comme d'autres avecques les dites galées, pour les conforter et aidier, et la dicte armée enforcier. » C'était dire de façon assez claire qu'il plaçait en première ligne les Levantins et que, pour lui, les nefs nationales étaient aux galères ce que les milices communales étaient à la chevalerie, un bourgeois à un homme d'armes. Le roi restait sous l'impression du désastre de l'Écluse; un passage de sa lettre-patente laisse entendre qu'il songeait à nos défaites navales au moment même où il écrivait aux baillis ceci : si les armateurs refusaient d'appareiller, sous prétexte qu'il leur « est deu aucune chose pour cause de la restitution du navire, faciez leur en faire assignation sur les marchanz de nos forèz (2)... Et nous rescrivez quantes neifs vous trouverez en chascun port, de quel grant, les noms de ceulz à qui elles sont et l'estat où elles sont (3) ».

Nous ne possédons plus cette statistique maritime, qu'il

mer sous N. S. Mgr Floton de Revel, admiral de France, depuis mai 1346 jusqu'au 31 octobre », abrégé publié par JAL, *Archéol. navale*, t. II, p. 338.)

(1) *Mémorial B* de la Chambre des comptes, aux Archives nationales, P 2291, fol. 163.

(2) Telle est la nature du fragment du ms. franc. 25998, fol. 462, publié par M. DELISLE, *Actes normands*, p. 334. La « Despence et mise de la recepte ci-dessus aux personnes qui s'ensuivent » est un rôle d'indemnités aux armateurs.

(3) Franç. 20410, p. 28, original.

eût été curieux de comparer à un recensement semblable opéré l'année suivante en Angleterre. Elle comprenait sans nul doute plusieurs centaines de bâtiments, puisque les petits ports du Cotentin et du Bessin n'armèrent pas moins de cent onze vaisseaux. Ce qui prouve, contrairement aux assertions de tous les historiens (1), que les sages libéralités de Philippe VI avaient porté leurs fruits et qu'en quelques années notre marine s'était complètement relevée.

Les nefs devaient être appareillées à Pâques; le 16 avril (2), les marins furent à leur poste; mais ils n'avaient ni chef ni compagnies de débarquement, l'arrière-ban de Normandie guerroyant en Guyenne. Il fallut attendre l'escadre monégasque. Attendre! au moment où nos espions signalaient l'imminent départ de la flotte anglaise! Et cela pendant quatre mois! Les pillards du Levant allaient arriver trop tard. L'invasion de la France, deux désastres, des milliers de victimes, la prolongation indéfinie de la guerre : voilà quelles furent les conséquences incalculables de leur lenteur. Lenteur et trahison ici vont de pair.

Les équipages de Grimaldi, au moment d'entrer en campagne, avaient passé une revue dans le jardin des « frères carmenistres Nostre-Dame » à Nice, le 8 mars (3). Poursuivie par le gibelin Simone Vignoso et par vingt-neuf galères génoises, la division se réfugia à Marseille (4). Un délégué de l'amiral, Jean Le Meingre, dit Boucicaut, parvint à la dégager en intervenant auprès du doge (5). Mais Grimaldi se laisse entraîner à Majorque par l'ex-roi Jacques

(1) M. Dufourmantelle s'en fait l'écho dans sa *Marine militaire au commencement de la guerre de Cent ans*, apud le *Spectateur militaire* (1878), p. 592.

(2) Jour de Pâques.

(3) Compte de Jean de L'Ospital. (Nouv. acq. franç. 9241, fol. 67 v°.)

(4) Canale, *Nuova storia di Genova*, t. IV, p. 9.

(5) Nouv. acq. franç. 9241, fol. 67. — Jal, *Archéol. navale*, t. II, p. 340.

de Montpellier. Ses bravaches, si peu fiers en face de l'escadre ennemie, ne reculent pas devant l'attaque d'un navire marchand, qu'ils volent et dont ils vont rançonner le patron à Montpellier (1). Le reste de la campagne fut à l'avenant. Le 5 juillet, Grimaldi n'avait pas dépassé « la contrée de Calcas », sans doute Cascaes à l'embouchure du Tage. Le 19, il touchait à la Rochelle, où l'attendait depuis plus d'un mois l'amiral. Au lieu de marcher à grande allure, il s'attardait à commettre des ravages, « tant de larrecin comme de roberies, » dans les îles de Ré, d'Ouessant et le long des côtes bretonnes. Il n'entra dans la Seine qu'à la mi-août (2).

Les Anglais étaient en France. Détachant en Flandre les « dix-huit barges et autres nés » de Jean Hastings (3), Édouard III avait pris la mer avec la flotte de Portsmouth, un millier de voiles (4) et trente-deux mille combattants (5). Jusqu'au dernier moment, il laissa ignorer le but de l'expédition, ou, du moins, il défendit de laisser partir aucun vaisseau, de peur que les ennemis n'eussent connaissance

(1) Pierre, roi d'Aragon, dans une lettre adressée au duc de Normandie, Jean, relate la prise du navire de Bernard Sa Forcea : il demande l'annulation de l'obligation de 1,500 florins que Bernard a dû souscrire, la restitution des marchandises valant 3,250 florins d'or et une enquête sur les auteurs de la piraterie. Poblet, 13 juillet 1346. (Arch. de Barcelone, reg. 1410, fol. 99, publié par LECOY DE LA MARCHE, *les Relations politiques de la France avec le royaume de Majorque*, t. II, p. 354, doc. LXXXVIII.)

(2) Compte de Jean de L'Ospital. (Nouv. acq. franç. 9241, fol. 45 v°, 46, 63 v°, 67.) — Le 20 août, Grimaldi touchait ses gages à Rouen. (Clairambault, reg. 55, p. 4203.)

(3) 16 juillet. (J.-M. RICHARD, *Compte de Pierre de Ham, dernier bailli de Calais* (1346-1347), apud *Mémoires de la commission départementale des monuments historiques du Pas-de-Calais*, t. I, p. 245. — VILLANI, *Historie florentine*, apud MURATORI, t. XIII, col. 946.)

(4) 600 voiles selon Villani; 1,000 d'après Avesbury, le mieux informé des chroniqueurs (*Historia Edwardi III*, p. 357) ; 1,200 grosses nefs, suivant les *Grandes Chroniques de France* (éd. P. Paris, t. V, p. 451); 1,600, à en croire KNIGHTON. (*Chronicon*, t. II, p. 33.)

(5) 4,000 hommes d'armes, 10,000 archers anglais, 12,000 fantassins gallois, 6,000 coutiliers irlandais.

de ses secrets (1). Le 11 juillet, il quittait l'île de Wight; le lendemain, il abordait à Saint-Waast la Hougue (2). Ainsi s'évanouit la légende si connue qui laissait croire que la descente n'était pas préméditée sur ce point. Les ennemis voguaient, dit-on, vers la Guyenne, quand un coup de vent les rejeta sur les côtes de Cornwall. Le traître Godefroid de Harcourt aurait alors conseillé d'atterrir dans la plantureuse Normandie (3).

Le traître vit se dresser devant lui son ennemi héréditaire, qu'il avait dépossédé de Guernesey : le maréchal Bertran n'avait que trois cents hommes en tout; lui trentième, il osa néanmoins disputer le rivage (4). Au havre de la Hougue dormaient huit vaisseaux accastillés de l'avant et de l'arrière, et trois autres bâtiments; ils furent incendiés. Barfleur se rendit sans coup férir, ce qui n'empêcha pas les ennemis de livrer aux flammes neuf vaisseaux, deux crayers, tous les bateaux et plusieurs quartiers de la ville, et d'emmener prisonniers dans leurs nefs les hommes en état de porter les armes. Les pillards trouvèrent dans la ville une telle abondance d'or, d'argent et de joyaux « que garchons n'avoient cure de drap fourré de vair, ne de couvertures, ne de telles coses (5) ». Le château de Cherbourg résista, sans pouvoir protéger la belle abbaye voisine et les navires du port. Ce fut une escadre détachée qui opéra tous ces ravages, du 12 au 18 juillet, pendant le débarquement des troupes. Tandis que les transports retournaient en Angleterre, les deux cents vaisseaux du comte de Huntingdon restèrent pour appuyer les deux corps d'armée qui longeaient les côtes du Cotentin. Ils vinrent s'embosser dans la Fosse-

(1) 10 juillet. (Rymer, t. II, 4e p., p. 202.)

(2) Nicolas, *A History of the Royal Navy*, t. II, p. 88, note *a*, relève les contradictions de Froissart.

(3) Froissart, éd. Luce, t. III, p. 131.

(4) *Chronique* finissant en 1346. (Franç. 20363, fol. CLXXV v°.)

(5) Froissart, éd. Kervyn de Lettenhove, t. IV, p. 388.

de-Colleville, près de Caen, après avoir détruit, de la Roche-de-Maizy à Ouistreham, soixante et un vaisseaux de guerre et vingt-trois crayers, sans compter une foule de barques.

Caen était le lieu de ralliement fixé par Édouard, qui arrivait avec le troisième corps par Carentan et Saint-Lô (1).

Par une lourde faute de stratégie, je dirai plus, par une complète absence de logique, le connétable de France choisit, pour attaquer l'armée anglaise, le moment où elle achevait sa concentration. Raoul d'Eu n'avait que seize cents hommes d'armes, arrivés bride abattue de Guyenne, et la milice communale de Caen. Sa lutte fut honorable, et les bourgeois défendirent avec acharnement leurs murailles. Mais les uns et les autres payèrent leur téméraire audace de leur liberté : battus et faits prisonniers, ils furent aussitôt expédiés en Angleterre sur l'escadre de Huntingdon. Des monceaux de richesses pillées à Caen, un exemplaire du fameux projet de conquête que le vainqueur trouva aux archives municipales, prirent le même chemin et attisèrent contre nous les convoitises ou la haine de l'ennemi (2). En chevauchant vers Caen, Raoul d'Eu avait forcé une consigne dont sa défaite montra la sagesse. Il avait abandonné une ligne de défense naturelle, la Seine, que le roi l'avait chargé de renforcer, en rassemblant à Harfleur les gens d'armes et les vaisseaux disponibles (3).

Les galères génoises (4), embossées également à l'embouchure du fleuve, formèrent pont entre les deux rives, entre

(1) Lettre de Michel de Northburgh, dans Avesbury, *Historia Edwardi III*, p. 357. — Nicolas, *A History of the Royal Navy*, t. II, p. 91 : lettre d'Édouard III, datée de Caen, 30 juillet, évaluant la perte des ports français de Barfleur à la Fosse-de-Colleville à plus de 100 vaisseaux.

(2) Avesbury, *Historia Edwardi III*, p. 364. — Froissart, éd. Luce, t. III, p. xxxix, p. 147.

(3) Franc. 20363, fol. clxxv : *Chronique* française s'arrêtant à l'an 1346.

(4) La flotte anglaise s'était formée en bataille pour les recevoir. (Nicolas, *ouv. cité*, t. II, p. 92.)

les troupes du comte Louis d'Harcourt (1) et celles du bailli de Caux (2). Édouard III jugea imprudent de heurter les fortes garnisons de la Gueule de Seine; il fit un coude par Évreux, Vernon, Poissy et profita d'une maladresse de son royal adversaire pour franchir la Seine. Philippe VI manda aussitôt les équipages des galères génoises qui furent désarmées à Rouen (3); il rassembla d'autres troupes et se jeta à la poursuite des Anglais. Avec soixante-quatorze mille hommes, il se fit écraser le 26 août à la bataille de Crécy.

Directement menacée par l'armée victorieuse, Abbeville organisa une compagnie de bourgeois, vêtus comme uniforme « d'unes robes et d'un paremens ». On ne peut admettre le jugement de Froissart sur ces gens des communautés, qui, dit-il, fondent dans une mêlée comme la neige au soleil. Les bourgeois de Caen s'étaient héroïquement battus, derrière leurs remparts, il est vrai ; les gens d'Abbeville jurèrent de se faire « découper pièce à pièce » plutôt que d'ouvrir au roi d'Angleterre (4); les Boulonnais, dirigés par le vice-amiral Firmin d'Aust (5), repoussèrent une première attaque des troupes de terre et une seconde de quatre

(1) A Honfleur avec 1,000 arbalétriers et les gens d'armes de Rouen. 17 août. (Franç. 21406, p. 188.)

(2) A Harfleur, le bailli de Caux, Jean de Chaponval, lieutenant de l'amiral; à Leure, Jean de Turgoville. 26 juin. (Clairambault, reg. 107, p. 8329.)

(3) Nouv. acq. franç. 9241, fol. 46, 63 v°, etc. — Le 12 août, Jean de Chaponval commet « plusieurs personnes » à la « garde et seurté de la ville de Harefleu et du navire ». (Clairambault, reg. 29, p. 2121.) — Parmi les patrons génois, il y avait neuf Grimaldi : Carlo, Pierino, Visconti, Richiere, Christiano, Ricardo, Nicoloso, Ambrogio et Aymone; quatre Maloisel : Manfredo, Antonio, Giuda et Carlotto; Pietro Barbavera, Giovanni Du Piege, Antonio di Negro, Oberto Uso di Mare, Agostino Lercari, Perieval Lomellino, etc.

(4) Ils « amassent mieulx à estre découppéz pièce à pièce que le roy d'Engleterre fust entré en leur dicte ville ». (Bibl. nat., collection de Picardie, vol. 298, fol. 159.)

(5) Improvisé vice-amiral le 28 août en face de l'ennemi, il avait avec lui quatre écuyers. (Jal, *Archéol. navale*, t. II, p. 338.)

cents nefs anglaises, qui avaient débarqué quinze mille hommes dans la nuit du 4 septembre (1); un siège mémorable enfin allait rendre à jamais célèbres les bourgeois de Calais.

Édouard III, rentré en communication avec sa flotte, suivait la côte par Étaples, Saint-Josse-sur-Mer et Wissant; il parut le 3 septembre devant Calais. La profondeur des fossés, balayés sans cesse par le flux, empêchait l'assaut. Il fallut se résigner au blocus, à un blocus long et rigoureux. Édouard en prit son parti; il éleva un camp retranché en forme de ville, aux maisons de bois et aux toits de chaume, Villeneuve-la-Hardie, que les cités d'outre-mer furent chargées de ravitailler (2).

Les débuts furent durs pour les assiégeants. Le 17 septembre, Édouard assistait, impuissant et furieux, à la capture des vingt-cinq vaisseaux du blocus, que Grimaldi, à la tête de ses galères (3) et de plusieurs barges françaises, enlevait à l'abordage.

Les galères désarmèrent très tôt (4), selon le vieil usage

(1) *Chroniques de Flandres*, t. II, p. 263, *Chronique* de Gilles le Muisis. — De Bréquigny, *Mémoires pour servir à l'histoire de Calais*, dans les *Mémoires de l'Académie des inscriptions et belles-lettres*, t. I; p. 597.

(2) Mandement du 6 septembre. (Rymer, t. II, 4e p., p. 205.)

(3) Gilles le Muisis dit à tort trente-deux nefs. (*Chroniques de Flandres*, t. II, p. 264.) — Grimaldi, sur l'ordre de Philippe VI, avait réarmé le 26 août, le jour même de la défaite de Crécy, et, le 11 septembre, il était avec sa division à Dieppe. (Nouv. acq. franç. 9241, fol. 46.) — Nous allons suivre mois par mois, grâce à divers rôles de paiements, les efforts de nos marins pour dégager la place. Le Compte du dernier bailli de Calais, Pierre de Ham, nous renseignait seulement sur les défenseurs enfermés dans Calais. Le Journal du Trésor donnait quelques noms et quelques dates. Mais un registre comptable, récemment découvert et acquis par la Bibliothèque nationale, est autrement précieux : il donne en détail les armements faits par chaque port pour secourir Calais. A défaut du « Compte de Calais », aujourd'hui perdu, il permet de reconstituer ce drame de onze mois. C'est le Compte du clerc des arbalétriers, Jean de L'Ospital, chargé de payer les transports de vivres. J'ai déjà cité le fragment publié par Jal. (*Archéol. navale*, t. II, p. 338.) Le compte original est dans le ms. des Nouv. acq. franç. 9241.

(4) Les trente galères et deux lins, achetés aux Génois (fol. 70), furent

latin qui fixait leur hivernage à mars. En l'absence de cette croisière protectrice, les maîtres de nefs se dérobèrent au transport des vivres qu'on expédiait aux assiégés. L'amiral en fit emprisonner neuf par le maire d'Abbeville (1). Mais telle est la contagion de la peur que les marins et les arbalétriers refusèrent à leur tour d'embarquer; il fallut, à plusieurs reprises, les envoyer « querre en leurs maisons » par les sergents de ville (2). Usant d'un autre stimulant, l'amiral fit publier partout qu'une récompense serait accordée à « quiconque rafraîchirait de vivres la ville de Calais ». L'espoir d'une « bonne rente à vie ou à perpétuité ou d'autres dons (3) » décida Colin Hardy, de Leure, à s'exposer à un « grant et évident péril de mort ». Sans autre équipage que cinquante hommes, il introduisit dans la place cinq nefs chargées de vivres, puis six autres. De son côté, l'armateur Guillaume Dauvelle tentait la traversée avec onze petits bâtiments et soixante-dix-sept matelots; une partie de la flottille fut jetée à la côte, le reste passa. Ces braves étaient l'objet des plus délicates attentions. Dauvelle ayant oublié de payer son écot à certain hôtelier de Saint-Valery, le Trésor solda la dépense (4).

Les 18 et 19 novembre, Bernard Le Guièvre allait de port en port presser le départ de plusieurs navires, *la Notre-Dame* de Boulogne, *l'Esturgeon* de Wissant, la nef de Geoffroy Collard, dit Frédégaire.

désarmés et conservés à Abbeville du 11 novembre 1346 au 9 mai 1347 sous la garde de Thomas Peurel, prêtre, et sous le gouvernement de Guillebert Poolin. (Fol. 62 v° du ms. Nouv. acq. franç. 9241.)

(1) Saint-Valery, 24 octobre. (Bibl. nat., collection Moreau, vol. 231, fol. 34. Analysée par COCHERIS, *Notices et extraits des documents manuscrits relatifs à l'histoire de Picardie*. Paris, 1854, in-8°, t. I, p. 59.)

(2) Nouv. acq. franç. 9241, fol. 69.

(3) Pièces orig., vol. 2467, doss. Revel, pièces 5 et 6. — Colin Hardy commandait, à la bataille de l'Ecluse, *la Notre-Dame de Saint-Savinien*. (Pièces orig., vol. 1481, doss. Hardy, pièce 8.)

(4) Nouv. acq. franç. 9241, fol. 67. Le paiement est du 19 novembre 1346.

La mer était restée praticable tout l'automne. Mais l'ennemi étant revenu en force au mois de décembre (1), une galère et deux bargots agiles (2) eurent mission de le surveiller et de défendre la rade de Calais.

Janvier s'écoula. La mer devenait dure et trop peu maniable pour tenter le passage à travers l'escadre du comte de Kent. Édouard III, profitant de notre inaction forcée, compléta ses lignes d'investissement. Le recensement des deux flottes du nord et du sud, exécuté par tous les ports britanniques dans la seconde quinzaine de février (3), n'eut d'autre but que de savoir quelles forces pourraient être mobilisées. Il atteignit le total formidable de sept cent trente-sept navires (4) ; Édouard III le mit en coupe réglée pour relever successivement les escadres du blocus.

L'accès de Calais devint d'une difficulté inouïe. Ce fut, à plusieurs siècles de distance, la répétition du siège d'Alésia ; la ténacité anglaise autant que la discipline romaine allait briser nos impétueux élans. Du moins, l'héroïque défense de Jean de Vienne, éveillant au fond des cœurs un sentiment nouveau, le patriotisme national, transforma les plus tièdes en héros. Cette action se fit sentir bien au delà des murs de Calais ; mais l'histoire jusqu'ici oubliait de joindre aux défenseurs de la place ceux qui risquèrent dix fois leur vie pour leur apporter du pain ; du pain, c'est-à-dire du blé, des

(1) Le 20 décembre. (Rymer, t. II, 4e p., p. 207.)

(2) C'était une galère d'Abbeville, le bargot ou barjot royal *Saint-Georges* de Leure, maître Colin Hardi, 45 hommes d'équipage, et le bargot *Saint-Firmin* d'Abbeville, maître Michel de Boulogne, armés les 10 et 14 décembre. (Nouv. acq. franç. 9241, fol. 72 v°, 75.)

(3) Sur un ordre d'Édouard III, en date du 15 février 1347. (Rymer, t. III, 1re p., p. 5.)

(4) Pour quatre-vingt-trois ports : la flotte du Sud comprenait 468 vaisseaux, 9,844 mariniers de manœuvre ; parmi les vaisseaux, figurait une division royale de 25 bâtiments. La flotte du nord de la Tamise s'élevait à 214 vaisseaux, 5,513 mariniers ; les navires étrangers arrêtés dans les ports étaient au nombre de 38 avec 805 mariniers. (Champollion-Figeac, *Lettres de rois, reines*, etc. (*Documents inédits*), t. II, p. 92.)

fèves, des pois, de l'ail et des oignons, maigres condiments du hareng salé qui soutint durant le carême la garnison de la bonne ville (1). A partir du mois de février 1347, on note dans tous les ports de la Manche à l'est de la Seine une animation fébrile. Des « vitaillers » de petite taille, manœuvrés par huit ou dix hommes, embarquent des munitions; des vaisseaux d'escorte arment en guerrre, et des flottilles, sorties de toutes les rivières qui peuvent abriter un convoi, de la Bresle, de la Somme, de l'Authie, de la Canche, de la Liane, tentent, à plusieurs reprises, de pénétrer dans la place.

Vers la fin de février, le bruit se répandit que le roi d'Angleterre s'était « deslogiés dou siège ». Un nouvel assaut contre Calais, en montrant combien le bruit était faux, augmenta l'anxiété des populations. « Li roys noz souverains sires, ce nous semble, met très petite aide et résistement (2) » aux efforts de l'ennemi, écrivaient les échevins de Saint-Omer à leurs collègues d'Arras. Pour répondre à ces reproches, Philippe VI confia ses derniers vaisseaux au peloton de braves échappé au désastre de l'Écluse. Le sergent d'armes Colin Hélie, maître du *Saint-Esprit;* Colin Hardi, maître du bargot *Saint-Georges;* Guillaume de La Hogue, maître de la nef *Sainte-Marie-de-Morticle*, dite *la Testière,* partagèrent, durant le siège, les mêmes destinées. Trois fois ils durent changer de navire et retournèrent ensemble contre l'ennemi. Le reste de la division royale de Leure était formé des barges *Saint-Martin,* maître Adenet Berengier; *Saint-Andrieu,* maître Jean Houe; *Sainte-Croix*, maître Robin de La Hogue, et de la nef *Sainte-Marie,* dite *la Gouberde,* maître Pierre de Préaux. Avec les nefs du Dieppois

(1) Chargement de plusieurs grandes nefs à Saint-Valery, 21 février 1347. (*Bulletin de la Société académique de Boulogne-sur-Mer,* t. IV (1885-1890), in-8°, p. 368.)

(2) 27 février 1347. (Publié par M. Guesnon, *Bulletin historique* du Comité des travaux historiques, année 1897, p. 237-241.)

Matthieu Quiefdeville, en armement à Leure, c'était un effectif de neuf vaisseaux et de neuf cent trente hommes d'équipage (1), sans aucun commandant en chef; et cela vaut mieux ainsi, que nous puissions partager entre tous la gloire d'une belle campagne.

L'escadre stoppa devant Dieppe ; on apercevait dans le port quatre nefs et une barge que seize bateaux essayaient de touer en mer. Le lieutenant d'amirauté François Caletot y avait déposé une telle cargaison de vivres ou le reflux était si faible que les remorqueurs patinaient sur place sans avancer. Ce voyant, par centaines, des femmes (2) entrèrent dans l'eau, s'attelèrent aux câbles ; et le 11 mars, les bâtiments mis à flot ralliaient l'escadre.

Une mer démontée fracasse l'un des bâtiments dans la Fosse-de-Cayeux et jette trente cadavres à la côte. Le vide est aussitôt comblé par six nefs d'armée que le vice-amiral Firmin d'Aust a rassemblées à l'embouchure de la Somme. 270 arbalétriers, venus d'Abbeville pour aider dans sa rude tâche la garnison de Calais (3), rachèteront de leur sang le court moment de défaillance de leurs compatriotes (4).

Un des vaisseaux qui les portent, *le Saint-Jacques* d'Abbeville (5), a pour maître et seigneur un Régulus français indignement méconnu, Enguerrand Ringois, dont vous lirez plus tard la mort sublime.

Pour des âmes de cette trempe, l'héroïsme, Dieu merci ! a d'autres mobiles que l'argent, et, parmi eux, la gloire,

(1) Nouv. acq. franç. 9241, fol. 72 v°, 73. *La Testière* avait 178 hommes d'équipage, *la Gouberde* 112, *le Saint-Georges* 45, les autres barges 100 hommes.

(2) 338 femmes. (Nouv. acq. franç. 9241, fol. 63.)

(3) Nouv. acq. franc. 9241, fol. 75, 76.

(4) En retour, Philippe VI accorde aux Abbevillois l'exemption de l'arrière-ban. Juillet 1347. (Cocheris, *Notices et extraits des documents manuscrits relatifs à l'histoire de la Picardie*, t. I, p. 59.)

(5) *Le Saint-Jacques* avait 100 hommes d'équipage. (Nouv. acq. franç. 9241, fol. 75.)

cette gloire des vikings que chantaient les scaldes scandinaves. Ici, les scaldes, c'étaient les ménestrels de la division Grimaldi (1). L'un, Hugues ou Huon de Villeneuve, personnage énigmatique, auteur ou jongleur, trouvère ou rhapsode du *Renaut-de-Montauban* (2), put approprier aux circonstances le siège de Montauban où Renaut tint si longtemps en échec le grand empereur Charlemagne. Une forte gratification que les ménestrels reçurent le 11 mars réchauffa leur enthousiasme; et, sur toute cette flotte de braves, un souffle d'épopée glissa.

Aux avant-postes, à Boulogne, attendait Jean Marant, marin du roi, maître de *la Sainte-Marie:* Mestriel et lui avaient, durant tout l'hiver, ravitaillé les assiégés « en larrecin et par eulz hardiement enventurer (3) ». Un de leurs matelots, un assassin, s'était réhabilité jusqu'à mériter du roi un certificat de bons et loyaux services (4). Marant avait derrière lui Jean Baalart le Jeune, maître de la barge *Saint-Jean;* Raoul Le Grenu, du *Saint-Pierre;* Jean Cachemarée au surnom significatif, les frères Clay et Jouen Pach, maîtres de *l'Esturgeon* et du *Saint-James* de Wissant, et tous les hôtes de la taverne du *Pot-d'Étain*, où les marins de la région touchaient leur prêt (5).

Les corsaires calaisiens Fleur Fleurin, du *Saint-Chris-*

(1) Guillaume Dinisse ou d'Ivisse (*Iviça*), Hugues de Villeneuve, Guillaume de Castelianne et Guillot Dalons. (Franç. 25697, pièce 139.)

(2) *Histoire littéraire de la France*, t. XVIII, p. 721. — *Romania*, t. IV, p. 471. Toutefois, notre ménestrel ne pourrait être le Huon de Villeneuve du *Renaut*, si le vers intercalé dans le *Renaut*, « Huon de Villenœuve l'a molt estroit gardée, » se trouvait dans un manuscrit antérieur au XIVe siècle. Dans notre hypothèse, Huon ne serait que jongleur, et non trouvère.

(3) Froissart, éd. Luce, t. IV, p. 30.

(4) Rendus « en la mer en la compagnie de Marant, nostre marinier ». Lettre de rémission accordée à Perrinet Le Scot, décembre 1346. (Arch. nat., JJ 76, cap. 71.)

(5) Tous ces bâtiments avaient de 60 à 80 hommes d'équipage. (Nouv. acq. franc. 9241, fol. 62, 69.)

tophe, et Pierre Golant, du *Fluin* (1), prirent la tete de colonne; et l'on alla de l'avant, malgré les renseignements terrifiants qu'un éclaireur rapportait le 6 avril sur « la convine » de l'ennemi (2). 120 vaisseaux et neuf mille six cents hommes venaient d'entrer en croisière, sous le commandement des amiraux Suffolk et Arundel (3). A l'entrée du chenal de Calais, « sur le sablon, » on apercevait un château fort en bois, dont les matériaux avaient été tirés de la futaie de Boulogne (4). Le risban, comme on appelle ces terre-pleins garnis de canons qui battent l'entrée d'un port, le risban d'Édouard III était abondamment pourvu de bombardes, d'espringales et de puissants arcs à tour servis par une garnison de deux cent quarante hommes. Ce fut, au témoignage de Froissart, l' « ordenance » qui causa le plus de mal aux Calaisiens « et qui plus tos les fist afamer (5) ».

D'un prodigieux effort, nos trente vaisseaux forcèrent l'entrée de la rade sous le feu de la flotte, du risban et du camp ennemi. Un dernier obstacle faillit les arrêter. Édouard III avait obstrué le chenal, en y coulant une ou plusieurs nefs (6). L'un tirant l'autre, les navires d'escorte passèrent. Leur convoi entra indemne. Ce fut le dernier (7).

Surpris de cet échec qu'il devait à sa pénurie de navires rapides, Édouard III donnait ordre, le 13 avril, à des Génois

(1) Nouv. acq. franc. 9241, fol. 62, 77.

(2) *Ibid.*, fol. 65.

(3) Le 2 avril, elle devait se trouver en partance à Sandwich. (NICOLAS, *A History of the Royal Navy*, t. II, p. 95.)

(4) Une vue de Calais existe dans le ms. 636 de la Bodléienne à Oxford, ms. du XVe siècle.

(5) FROISSART, éd. Luce, t. IV, p. 46.

(6) « En récompensation d'une nef à Piers Foulk de Winchelse que nous avons fait foundrer par certaine cause en port de Caleys, » Édouard III donne audit Foulk *la Michiel* de Fowey, saisie par « Philippot de Whitton, naguères lieutenant nostre admiraill..., pour robberie faite à la mer », 18 février 1347. (*Record Office*, *Privy seals*, 21 Edward, t. III, p. 317, n° 18113.)

(7) Vers le début d'avril. KNIGHTON, *Chronicon*, t. II, p. 46. — De février à avril, 52 vitailliers furent chargés à destination de Calais. La plu-

d'aller noliser douze galères dans leur patrie (1). En attendant, les vaisseaux du comte de Warwick, renforcés au mois de mai par l'escadre d'Henri de Lancastre, resserraient l'orbe de leur croisière (2).

Les commandants du convoi français avaient été témoins de l'horrible famine qui sévissait dans la place et de la mortalité effrayante des assiégés. A peine de retour, ils sautèrent à bord de nouveaux bâtiments de guerre, afin d'escorter de nouveaux transports Hélie, Hardi et La Hogue montèrent sur trois des cinq galères armées à Abbeville ; Ringois ramenait au combat *le Saint-Jacques*, Bernard Le Guièvre et Jean Coulomb restaient à la tête de trois grosses nefs espagnoles (3) montées par les marins de Saint-Valery et du Crotoy. Remué jusqu'au fond de l'âme par les souffrances des assiégés, tel marchand d'Isigny s'était montré « bien obéissant à bailler de ses biens au besoing » ; d'autres livrèrent à crédit leurs marchandises (4). En mai, le convoi partit. Traverser les lignes anglaises semblait fou ; nos marins eurent cette folie sublime ; ils échouèrent, et vingt petits bâtiments restèrent aux mains du duc de Lancastre (5).

Mais l'amiral, que faisait-il donc ? On ne le voyait pas à la tête de nos escadrilles. Et le peuple, énervé par l'insuccès, pris d'une anxiété poignante pour les malheureux affamés, l'accusait d'un crime hideux, la prévarication, le vol (6).

Non, Floton de Revel ni les siens n'étaient coupables.

part, en chargement le 18 mars à Saint-Valery, firent partie du grand convoi. Nouv. acq. franç. 9241, fol. 77 v°, 78.)

(1) Les envoyés étaient Antoine Uso di mare, Guillaume et Antoine Fieschi. Ils traitèrent à Gênes le 5 juillet. (Rymer, t. III, 1re p., p. 10.)

(2) Knighton, *Chronicon*, t. II, p. 47.

(3) Nouv. acq. franç. 9241, fol. 72 v°, 74 v°, 75. Les galères étaient équipées de 130 hommes, les nefs espagnoles de 120, *le Saint-Jacques* de 100.

(4) Mai 1347. (Pièces orig., vol. 996, doss. 22471, pièces 2 et 3. — Les Journaux du Trésor de Philippe de Valois, imprimés par M. Viard dans la Collection des *Documents inédits* (*sous presse*), n° 1975.)

(5) Knighton, *Chronicon*, t. II, p. 48.

(6) Guillaume de Nangis, éd. Guérand, t. II, p. 205.

Mais la fatalité qui s'attache aux vaincus leur enlève tout prestige et, au moment décisif, tout appui. La Castille, engagée par le traité d'alliance à nous secourir, nous avait dépêché son amiral pour fixer les conditions où elle enverrait sa flotte.

Boccanera vint à Paris, encaissa une pension à titre de conseiller royal (1), prêta serment de fidélité et promit de cinquante à deux cents vaisseaux de guerre et de cinq à vingt mille marins. De plus, il stipulait l'entretien, aux frais du Trésor, de deux galères et quatre lins de Grimaldi pour le gouvernement de ses voiliers : curieux exemple, n'est-il pas vrai, de cette sorte de syndicat international que formaient les armateurs génois. La convention avait été signée le 25 janvier 1347 (2); des mois s'écoulèrent; l'ancien ami des Anglais ne parut pas.

Tous ces Génois se valaient. On confiait à l'un d'entre eux la conduite d'un nouveau convoi. Imperial D'Oria arbora le « grand baicen des armes de France fait en guise d'estendart (3) » en tête des galères que commandaient ses parents Renaud, Raymondin et Pascalin D'Oria (4) et les Français Hélie, Hardy, La Hogue (5). Il devait profiter, pour pénétrer dans la place, du moment où les troupes de Saint-Omer, conduites par le prieur d'Aquitaine, le duc d'Athènes et le comte d'Armagnac, occuperaient l'ennemi (6).

Le 25 juin, ses dix galères sortaient du Crotoy avec trente-

(1) 11 janvier 1347. (Arch. nat., J 602, p. 46.)

(2) La France paierait une solde mensuelle de 600 florins par navire : quant au licenciement de la flotte, les deux amiraux se réservaient d'en fixer de concert la date. (Arch. nat., J 602, p. 47.)

(3) Franç. 21406, p. 303.

(4) Armées le 9 juin à Abbeville. (Franç. 21406, p. 291, 235, 303.)

(5) Nouv. acq. franç. 9241, fol. 73, 76. Les galères avaient 200 hommes : Matthieu Quiefdeville, avec ses deux bâtiments; Jean Coulomb, avec un bateau armé de 20 hommes, et Simon Croulle, avec une nef d'Espagne armée au Crotoy, faisaient partie de l'escadre

(6) Franç. 20363, fol. CIIII^xx^VII, v°.

quatre transports, quand une forêt de mâts surgit à l'horizon. Vers neuf heures, le vent qui soufflait de l'ouest avait sauté à l'est; il amenait les amiraux anglais et lords Morley, Talbot, Bradestone, qui venaient fouiller nos ports à la tête de quatre-vingts vaisseaux (1). Nos voiliers d'arrière-garde jettent aussitôt leurs munitions à la mer pour regagner plus vite le Crotoy; une flûte et douze transports de l'avant-garde n'ont plus cette ressource; « fortement pursuiz, » ils essayent de s'échouer; leurs équipages, sautant par-dessus bord, se « néièrent si purement que une soule persone ne remient en vie ». Quant aux galères, elles s'étaient dérobées en haute mer, sans risquer la bataille. Fait surprenant, les vainqueurs n'osèrent point poursuivre leur avantage en remontant la Somme; la haute mer portant alors jusqu'au Pont-de-Remy, l'attaque leur eût été facile.

Après le départ des Anglais, les Génois ne quittaient plus les eaux du Crotoy où ils s'étaient affalés. Le 30 juin, on leur envoya de Saint-Valery une forte somme pour leur donner du cœur. Ils reculèrent sur Cayeux. On les pressa d'aller de l'avant. Ils reculèrent à Ault-sur-la-Mer. Le vice-amiral Firmin d'Aust arriva le 5 juillet, pour arrêter les déserteurs et « faire recuillir les genz à force » : il passa en revue les équipages de six galères qu'Antoine D'Oria reçut ordre de conduire en Bretagne (2). Du lit de douleur où le clouaient les blessures reçues au combat de la Roche-Derrien le 20 juin, notre allié Charles de Blois, en détresse, prisonnier des Anglais et laissé nu dans un cellier, réclamait des secours. Peu après, l'escadre génoise était signalée au Chef de Caux (3), faisant route vers l'ouest. Un mardi d'août, elle

(1) Lettre d'un Anglais à Édouard III, contenant le récit du combat. (Robert d'Avesbury, *De Gestis Edwardi III*, p. 385.)

(2) Nouv. acq. franç. 9241, fol. 66, 69.

(3) *Ibid.*, fol. 69. — Le 22 août, D'Oria touche la solde et les vivres de ses six galères, qui tiennent encore la mer (Journal du Trésor à la date du 10 août 1349.)

apparut devant la Roche-Derrien. Le sire de Craon, qui commandait les troupes de débarquement, donna un premier assaut, puis d'autres, sans discontinuer, jusqu'au vendredi. L'affaire traînait. Il eut l'idée géniale de suspendre à une perche, bien en vue, une bourse de cinquante écus pour le premier qui entrerait dans la ville forte. Quelques heures après, il était maître de la Roche-Derrien ; un Génois avait mérité la bourse. Mais le prisonnier que l'escadre venait délivrer, Charles de Blois, ne se trouva point.

La malheureuse affaire du 25 juin avait dérangé un plan sagement conçu. A Boulogne, Marant attendait avec un bateau armé et paré pour piloter l'escadre ; à Ambleteuse, un autre Boulonnais, Jean Darlay, avait amené une compagnie de gens d'armes que la flotte devait jeter dans la place (1).

De leur côté, les assiégés profitèrent de l'éloignement de la flotte de blocus pour envoyer de leurs nouvelles. Le 26 juin, aux lueurs blafardes de l'aube, deux bâtiments se glissaient silencieusement hors de la rade quand une vigie anglaise donna l'alarme. Aussitôt, la chasse commence. Des deux bâtiments, l'un regagne Calais à force de rames et sauve la poignée d'arbalétriers et de marins (2) qui resteront aux côtés du gouverneur jusqu'à la dernière heure du siège. L'autre navire est atteint ; un patron de galère, commandant les Génois enfermés dans la ville, s'y trouvait avec dix-sept de ses hommes. On lui avait confié quarante lettres. Avec un sang-froid merveilleux, bien différent de la piètre attitude de ses compatriotes et qui nous fait regretter davantage d'ignorer son nom (3), le patron attache une des

(1) Nouv. acq. franç. 9241, fol. 69.

(2) Vingt-sept hommes commandés par Jean Nicaise et payés de leurs gages pour la garde de Calais du 4 septembre 1346 au 4 août 1347. (Journal du Trésor à la date du 16 avril 1349 ; cf. éd. Viard, n° 2239.)

(3) Peut-être était-ce Pierre Barbavera, doté plus tard de maison et jardin à Harfleur pour avoir « longuement et loyaument servi, tant par mer comme par terre ». (Arch. nat., JJ 68, cap. 422.)

lettres à une lourde hache, qu'il jette à la mer au moment même d'être pris. La dépêche était, en effet, d'une extrême importance ; elle était du gouverneur Jean de Vienne et révélait la situation désespérée de la place. Retrouvée le lendemain à marée basse, elle fut portée au roi Édouard, qui lut ces lignes destinées à Philippe VI :

« Tout est mangé, chiens, chats et chevaux, et de vivres nous ne pouvons plus rien trouver en la ville, si nous ne mangeons chairs de gens... Nous issirons hors de la ville pour combattre, pour vivre ou pour mourir, car nous aimons mieux mourir aux champs honorablement que de nous manger l'un l'autre... vous n'aurez jamais plus de lettres de moi, et sera la ville perdue et nous qui sommes dedans. Notre-Seigneur vous donne bonne vie et longue et vous mette en volonté que, si nous mourons pour vous, que vous le rendiez à nos hoirs (1). »

Par ce testament sublime semblait finir la lutte palpitante d'une ville contre une nation. La ville, pourtant, résista encore plus d'un mois et donna à Philippe VI le temps d'arriver. Le 27 juillet, l'armée française apparut sur le mont de Sangatte ; les Calaisiens, délirant d'allégresse, virent poindre ses lances et flotter ses bannières, comme jadis les Parisiens assiégés avaient entrevu les troupes de Charles le Gros. Puis, le mirage s'évanouit. Le camp anglais, entouré de marais, était inaccessible ; des trois chaussées praticables, l'une, le pont de Nieulai, était défendue par le comte de Derby et une « foison de gens d'armes et d'archers » ; la route de Gravelines était occupée par les Flamands, la route des Dunes battue par les bombardes et les espringales de la flotte anglaise.

L'armée de Philippe VI s'était embourbée dans les marais (2). La milice de Tournai emporta, après un rude assaut,

(1) Robert d'Avesbury, *Historia Edwardi III*, p. 386.

(2) 31 juillet et 1er août. (Arch. nat., JJ 68, n° 246, 295, et JJ 77, n° 386.)

une haute tour élevée entre le mont de Sangatte et la mer pour garder les Dunes (1). L'apparition d'une grosse flotte française aurait eu en ce moment un résultat décisif, car la flotte anglaise, menacée d'être prise entre deux feux, aurait délogé et laissé libre le chemin des grèves... Quelques voiles blanchirent à l'horizon. Elles arrivaient de Dieppe avec une cargaison de vivres. Dans une suprême tentative, l'infatigable Philippe le Dépensier essayait de venir au secours des assiégés (2). Il n'avait que huit barges; c'était trop peu pour inquiéter l'ennemi; elles furent enlevées à l'abordage (3).

Après un vain déploiement de forces, Philippe VI, désespéré, congédia ses troupes le 2 août. L'amiral, avec un petit corps d'armée, resta en armes jusqu'à ce que tout espoir fût perdu (4). Le 6, le vice-amiral Firmin d'Aust cessait aussi sa longue faction (5). La malheureuse cité avait capitulé la veille. A grand'peine, six bourgeois héroïques, en chemise, la corde au cou, avaient obtenu la pitié du vainqueur. Et quelle pitié! tous les habitants dont on redoutait à bon droit l'attachement à la France furent chassés de leurs foyers.

Ils emportaient avec eux la haine de l'Anglais. Pierre Aimar, Jean Masterel, Guillaume Coble, Étienne Pillart, maîtres de navires, avaient conservé chacun vingt-six compagnons. Deux galères royales, commandées par Jean Houe et par le Boulonnais Jean Truffe, les rejoignirent (6); Marant se mit à la tête de l'escadrille; et tous, comme des bêtes

(1) Froissart, éd. Kervyn, t. V, p. 188.

(2) Ces vaisseaux étaient en armement à Dieppe le 14 juillet. (Clairambault, reg. 40, p. 2997, n° 107.)

(3) *Chroniques de Flandres,* t. II, p. 271.

(4) Floton de Revel servit dans l'armée royale du 5 mai au 14 août avec un banneret, 18 chevaliers et 112 écuyers. (Journal du Trésor, éd. Viard, n° 2356.)

(5) Jal, *Archéol. navale,* t. II, p. 338.

(6) Compte de Jean de L'Ospital. (Nouv. acq. franç. 9241, fol. 73, 76 v°, 77.) Armement de ces navires du 6 au 11 septembre.

aux abois, foncèrent sur l'ennemi. D'une escadre qu'ils rencontrèrent vers le milieu de septembre, ils coulèrent la moitié et ramenèrent l'autre, cinq nefs chargées de nobles dames, à Abbeville (1).

Dent pour dent! A cette époque fut ruinée la ville de Budleigh dans le Devonshire (2) par une escadre française. La brusque arrivée des vaisseaux de Boccanera aurait produit un coup de théâtre, qu'on escomptait peut-être... Mais rien n'apparut (3). Il fallut se résigner à perdre la clef qui nous ouvrait la mer du Nord. Avec une implacable logique, les Anglais fermaient la Manche à l'orient comme ils l'avaient fermée à l'occident en prenant Guernesey; et dans le Canal britannique où le pavillon de Saint-Georges flotterait tout-puissant, Calais, attirant à son étaple le commerce de la Hanse, des Flandres et de l'Angleterre, ruinerait la Normandie.

La trève du 28 septembre consacra l'abandon de nos espérances. Elle nous laissait un répit de dix mois, ainsi qu'à nos alliés, aussi meurtris que nous, David Bruce battu et pris à Nevill's Cross, Charles de Blois battu et pris à la Roche-Derrien. Humilié et déçu, Philippe VI laissa peser la responsabilité du désastre sur l'amiral, qui se démit de son office le 19 octobre (4). Il se hâta de distribuer des récompenses aux infortunés Calaisiens, des indemnités aux marchands qui avaient ravitaillé la place, « en tele manière, ajoutait le roi, que plus n'en doions oir parler (5). » Que d'amertume dans cette phrase! Oublier...

(1) *Chroniques de Flandres*, t. II, p. 275.

(2) Nicolas, *A History of the Royal Navy*, t. II, p. 99.

(3) Alphonse XI, loin de nous venir en aide, s'occupait de marier son fils Pierre à Jeanne, fille du roi Edouard III. (Daumet, *Étude sur l'alliance de la France et de la Castille au XIVe et au XVe siècles*. Paris, 1898, in-8°, p. 16-17. (Bibl. des Hautes-Études, n° 118.)

(4) P. Anselme, *Histoire généalogique*, t. VII, p. 752.

(5) Mandement royal aux trésoriers. Paris, 19 décembre 1347. (Pièces orig., vol. 996, doss. 22471, pièce 2.)

Il laissait à son fils Jean, duc de Normandie, qui avait et qui eut toujours l'âge des illusions, le souci de la revanche.

Jean avait quelque expérience de la marine de guerre depuis qu'il avait fait battre la ville d'Aiguillon par une flottille de quatre vaisseaux armés de machines (1).

Et cette expérience ne lui était pas inutile, puisqu'il méditait une descente en Angleterre ; sur sa demande, les états de Rouen, en novembre 1347 ; les états de Pont-Audemer, en mars 1348, votèrent la levée et l'entretien d'un homme d'armes par paroisse (2). Il ne manquait qu'un amiral et une flotte. Mais Boccanera ne devait-il pas fournir l'un et l'autre, admonesté comme il l'était par son roi de nous amener un grand nombre de vaisseaux (3)?

Cette fois, il se décida à nous envoyer l'escadre de la Cerda, contre paiement du premier terme de la solde (4). Mais nous ne sûmes point en tirer parti.

Le maréchal de Néelle assiégeait Tonnay-Charente avec des sapeurs aragonais et une flottille espagnole (5), au moment où Henri de Lancastre prit la mer « pour venir domagier » le roi (6). Un seigneur, Geoffroy de Charny, crut le moment venu de reprendre Calais, et, de son propre chef, il soudoya le capitaine des douze vaisseaux de garde, Ame-

(1) 1346. (Froissart, t. III, p. xxxiii, 127, 349.)

(2) Coville, *les États de Normandie*, p. 60. — Le 19 mars 1348, Jean nommait un maître des garnisons de l'armée de la mer. (Nouv. acq. franç. 3637, p. 59.)

(3) Ordre d'Alphonse XII à Boccanera. Cañete, 29 mars 1348, v. st. (Madrid *Academia de la Historia*, coleccion Salazar M 114. Cf. Cesareo Fernandez Duro, *La Marina de Castilla desde su origen*. Madrid, 1894, gr. in-8°, p. 97.)

(4) Journal du Trésor à la date du 14 juillet 1349, éd. Viard, n° 4240.

(5) Les nefs *Santa-Maria de Bilbao* et *Santa-Maria-Magdalena*, entre autres, furent coulées en travers de la Charente pour bloquer Tonnay. Septembre 1349. (Clairambault, reg. 47, p. 3517 ; reg. 40, p. 3011 ; reg. 54, p. 4069. — Franç. 20683, fol. 337.)

(6) Lettres de Jean, duc de Normandie. Bonport, 4 octobre 1349. (Delisle, *Actes normands*, n° 235, p. 409.)

rigo ou Aimery de Pavie (1); il aurait réussi dans son audacieuse entreprise si Édouard III ne l'avait lui-même déjouée et anéantie le 2 janvier 1350. Cet échec devança le rassemblement d'une escadre à Harfleur sous les ordres du capitaine d'armée Galois de La Heuse (2), lequel ne sut point non plus agir de concert avec nos alliés.

Deux négociateurs, lestés d'une forte somme et munis d'instructions secrètes (3), étaient partis pour la Flandre, où la flotte espagnole de Charles de La Cerda, frère de l'ancien amiral Louis d'Espagne, déchargeait ses marchandises. La Cerda, qui avait sur la conscience la capture de douze vaisseaux anglais à Guérande, dut trouver que l'argent arrivait à point pour lui permettre de renforcer ses équipages et d'affronter les représailles probables du retour.

Édouard III l'attendait, en effet. Le 29 août, ses dix-huit nefs royales montées de quatre cents chevaliers et d'une foule d'archers croisaient en vue de Winchelsea; à bord de la coque *Thomas*, retentissaient les gais accords d'une danse allemande modulés par les ménestrels du roi, quand la vigie signala un, deux, quatre, puis quarante vaisseaux, qui arrivaient en un train par brise fraîche de nord-est. C'était la flotte de La Cerda. Les ménestrels se taisent. Édouard fait

(1) Lettres d'Édouard III nommant Aimery de Pavie capitaine et « conduiseur de ses galées et arbalétriers ». 24 avril 1348. (FROISSART, éd. Luce, t. IV, p. XXVIII, n. 2.) — Aimery ou Amerigo montait la galère capitane *Thomas de Calais*, avec 40 arbalétriers et 200 marins d'équipage. (*Record Office*, Wardrobe 38/2 Edward III, membr. 21-23.)

(2) Nommé ou du moins payé le 15 mars 1350. (Journal du Trésor, à la date du 19 mars 1350, éd. Viard, n° 4647.) — L'archevêque de Rouen faisait réparer, le 22 mars, 600 armures pour la « présente armée de Harefleu ». (Franç. 20887, p. 95.) — Enfin, à Cherbourg, on réparait trois barges ducales. Février-avril 1350. (DELISLE, *Actes normands*, n° 250, p. 419.) Et, à Saint-Savinien, appareillaient les nefs de Robert de Marchie et de Martin Juan, marins du roi. (Franç. 20684, fol. 346 v°, 350.)

(3) Le 22 février 1350. Ordres donnés à Pierre Scatisse et Jean Poillevillain, qui reçoivent 20,000 florins; la somme est portée au Journal du Trésor comme versée au roi de Castille. (Journal du Trésor à la date du 9 mars 1350, éd. Viard, n° 4239.)

apporter du vin et boit, ainsi que tous ses chevaliers. Se portant en tête de colonne, il reçoit le choc d'une nef espagnole, qui « s'en vient au vent de grant randon, » le heurte et passe. Le château d'avant défoncé par le beaupré ennemi, une voie d'eau dans sa carène, la coque *Thomas* accroche néanmoins une seconde nef grande et grosse, et l'amarine, en dépit des barreaux de fer, des pierres et des flèches qui pleuvent de la hune et des gaillards. De leur côté, le prince de Galles et Henri de Lancastre cernent une nef castillane qui baisse pavillon. Un quatrième navire, les drisses et les bragots coupés par l'Anglais Hanequin, est capturé. Malgré la perte de *la Sale du roi,* qui contenait la garde-robe, les Anglais remportèrent une victoire complète. Quatorze grosses nefs restaient entre leurs mains. Le reste s'enfuit sans être inquiété (1).

La victoire de Winchelsea assurait la suprématie navale de l'Angleterre, que nos corsaires tenaient en échec. Par un contre-coup funeste, elle ébranla l'alliance franco-espagnole; peu soucieux d'endosser seul le poids de la guerre, inquiet du reste pour son trône, Pierre, le nouveau roi de Castille, signa un traité de paix avec Édouard (2). Philippe de Valois n'avait pas vu l'effondrement suprême de sa politique; il était mort le 22 août 1350.

(1) Avesbury, *Historia Edwardi III,* p. 412. — Knighton, *Chronicon,* t. II, p. 53. — *Chroniques de Flandres,* t. II, p. 400 : *Chronique* de Gilles li Muisis. — Froissart, éd. Luce, t. IV, p. 88. — Le Moine de Saint-Alban (*Chronicon Angliæ,* p. 28) fixe à 26 le nombre des vaisseaux capturés par Edouard à la bataille de Winchelsea, Froissart à 14. L'un de ces chiffres doit représenter le nombre des vaisseaux pris, l'autre celui des navires sauvés, au total 40. — Gilles li Muisis parle de 50 navires et 2,500 hommes. (*Chroniques de Flandres,* t. II, p. 400.) — C'est probablement à l'armement de la flotte d'Édouard III que se rapporte la mention suivante : « Ad faciendum 86 pennuncellos pro navibus regis de armibus (*sic*) Sancti Georgii. » (*Record office,* Wardrobe, 38/2, p. 21-23, Edward III.)

(2) 1er août 1351.

JEAN II

MARINE ROYALE ET MARINE DES VILLES

Réduit à ses seules forces navales, Jean II n'eut garde de les essaimer. Charles de Blois, forcé de se suffire en Bretagne, eut un amiral distinct de l'amiral de France (1). Le nouvel officier, Baldo ou Baude D'Oria, ne quitta guère, il est vrai, le continent. De Paris, on suit son itinéraire par Château-Chinon, Angers (2), où on relève des traces peu équivoques de son passage, un viol et un vol; Touffou, où il se fait verser 40 livres; Redon, où il installe le gros de sa troupe, cinquante arbalétriers et quinze écuyers génois (3). Paris exerçait sur l'amiral une telle fascination qu'on le vit plus souvent à l'hôtel de la rue du Bourg-Tibout (4) qu'en Bretagne.

Ce n'est pas que le fils de l'ancien capitaine des galères royales eût dégénéré. Mais il n'avait ni vaisseaux ni ports :

(1) « Amiraut de la mer pour Monsour de Bretagne » ou « amiraut de Bretagne » 1351. (*Mémoires pour servir à l'histoire de Bretagne*, par Dom Morice, t. I, col. 1474 et 1485.)

(2) Lettres de rémission des 23 mars 1352 et 4 mai 1353. (Archives nat., JJ 81, nos 281 et 858.)

(3) *Mémoires... de Bretagne*, t. I, col. 1474, 1485 : il est à Paris le 26 février 1353 et en 1355. (Clairambault, vol. 60, pièce 4613.)

(4) Philippe VI avait donné à Antoine D'Oria, en raison de ses bons services, deux maisons sises à Paris, rues du Bourg Tibout et du Franc Mourier, près du vieux cimetière Saint Jean. Janvier 1348. (Archives nationales, JJ 77, cap.)

Jean II dut lui prêter une nef (1), et un quartier spécial au Clos des galées de Rouen, celui qu'on appela depuis les Halles de Bretagne (2). Quant au littoral, Matthieu de Gournai, capitaine de Brest, qu'Édouard III avait investi de l'amirauté bretonne (3), l'occupait de Saint-Pol de Léon jusqu'à Vannes. Il accaparait si bien les profits des brefs de Bretagne que le duc Jean IV résolut de faire concurrence à ses alliés.

A cet ordre d'idées se rattache la création d'une troisième amirauté bretonne, que Jean IV institua dans son apanage de Guérande, et dont Nicolas Bouchart fut le titulaire. Bouchart construisit le château-fort du Croisic pour la protection des navires marchands (4) ; un feu fut allumé chaque nuit au sommet de la collégiale guérandaise de Saint-Aubin (5), dont le clocher émerge encore si haut au-dessus des alluvions de la plaine ; la division guérandaise, qui conserva son autonomie sous la puissante dynastie des Bouchart (6), menaça les dernières possessions de Charles de Blois sur l'Océan.

Pour les sauvegarder, Baldo d'Oria ne pouvait mettre en

(1) Que Baldo rend le 22 mai 1354 au garde des nefs royales de Harfleur, Etienne Du Moustier. (Pièces orig., vol. 2076, doss. Moustier, p. 2.)

(2) Ch. de Beaurepaire, *Recherches sur l'ancien Clos des galées*, p. 13.

(3) 20 septembre 1357. (*Mémoires... de Bretagne*, t. I, col. 1521.) Parmi les revenus de Matthieu de Gournai, sont mentionnés les profits du château de Brest, les brefs de S. Matthieu, les pêcheries.

(4) Alain Bouchart, *Cronicque*, liv. IV, fol. 131, 132.

(5) Bulle de Léon X « Ecclesiarum fabricis » pour la réfection du clocher de Saint-Aubin, qui depuis un temps immémorial servait de phare. 1er mai 1521. (*Archivio segreto du Vatican*, reg. Vatican, 1202 fol. 60-61.)

(6) En 1369, 1377, Nicolas Bouchart envoie ses nefs au service de Charles V. (Franç. 26008, p. 806. — Franç. 26009, p. 813. — Delisle, *Mandements de Charles V*, p. 781, n° 1570.) — En 1390, Jean Bouchart commande la barge ducale *la Katherine*. (De La Nicollière, *la Marine bretonne aux* XVe *et* XVIe *siècles*, p. 15.) En 1407, il fait partie de l'armée navale de Guérande qui causa tant de dommages aux Anglais. (Blanchart, *Lettres et mandements de Jean V*, t. II, p. 38, 45, 47.) — A cinq cents mètres du bourg de Batz, le château de Kerbouchart rappelle le souvenir des grands armateurs guérandais.

ligne que deux galiots stationnés à Nantes. Le Dauphin lui prêta, le 18 mars 1358, une galère et une galiote royales de la Rochelle, et prit à sa solde, pour une campagne de deux mois, les quatre cents Franco-Génois de la flottille (1). C'était trop peu, on l'imagine, pour ramener la victoire sous les drapeaux de Charles de Blois. Les marins du Croisic redoublèrent d'audace, et, en fin de compte, ayant « moult bien conforté le conte de Montfort de navires et de gens (2) », contribuèrent à son triomphe décisif en 1364.

Les destinées de la France et de la Bretagne s'écoulaient parallèles, aussi sombres d'un côté que de l'autre. La France avait un souverain que l'on se plaît à représenter comme un prince orgueilleux, fastueux, emporté, entièrement ignorant des plus simples notions du gouvernement et de la guerre (3) : jugement trop sévère, inspiré et presque motivé par les nombreux revers du règne de Jean II. Mais était-ce ignorer le gouvernement que de renouveler, au moment d'une guerre navale, une alliance offensive et défensive avec la Castille (4), d'obtenir des Génois l'offre de leurs galères (5), ou d'imposer aux bourgeois d'Aigues-Mortes, en retour de la confirmation de leurs privilèges, l'engagement de servir sur la flotte royale (6).

Une mesure autrement heureuse et qui, au service d'une

(1) Franç. 26008, p. 781, publiée par S. Luce, *Histoire de Du Guesclin*, p. 534-535, pièce justificative XIII. — Mandement de Charles V aux trésoriers de payer 6,940 livres tournois à Baldo D'Oria pour l'entretien de la galère et des trois galiotes. 17 mars. (Franç. 25701, p. 133.)

(2) Alain Bouchart, *Cronicque*, liv. IV, fol. 132.

(3) Henri Martin, *Histoire de France*, t. V, p. 120.

(4) Traité de Burgos confirmé par Jean II. Abbaye de Preuilly, juillet 1352. (Archives nation., JJ 81, cap. 497.)

(5) Edouard III écrit au doge de Gênes d'empêcher le nolis des galères de la République par les Français. Westminster, 6 mai 1352. (Rymer, t. III, 1re p., p. 78.)

(6) Février 1351. (Archives nation., JJ 81, cap. 465.)

haute intelligence, eût porté de nombreux fruits, fut la réorganisation de la marine royale.

A la dure école de la défaite, Jean II s'était plus que jamais convaincu de la nécessité d'avoir sous la main une flotte suffisante pour arrêter l'ennemi et exempte des retards qu'entraînait le nolis à l'étranger.

Quinze nefs ou coques, que le vicomte de Montivilliers acheta en Flandre en 1352 (1), rejoignirent la grande nef royale d'Harfleur (2). Un progrès notable a été réalisé dans l'armement des bâtiments flamands, ainsi que le montre un acte contemporain, le compte de la flotte de Louis de Male en 1356 (3). On y voit figurer quatre *ribaudequins*, mitrailleuses de « trois à quatre canons rangés de front sur hautes charrettes en manière de brouettes devant, sur deux ou quatre roues bardées de fer, à tout longues piques devant à la pointe (4) ». On reconnaît là, il est vrai, des pièces de campagne, analogues aux *chars de guerre* à deux canons adoptés plus tard par les Écossais ; elles furent débarquées au camp, devant Anvers. Les engins propres à l'escadre de Louis de Male étaient des *canons*, provenant des ateliers de Tournai ; la poudre et le plomb avaient été achetés à Bruges. De même, les nefs de Jean II ont « III canons » parmi leurs « estoreüres » de réserve, venues de Flandre (5). Et qu'on nous parle encore, après ces exemples multipliés,

(1) Jean II mande à l'amiral de recevoir par inventaire « les nefz ou coquez ou apparaulx et garnisons que nostre viconte de Monstivillier a fait et fera venir de Flandrez à Harefleu ». Bois de Vincennes, 22 septembre 1352 : Vidimus de l'amiral. (Franç. 25700, p. 48.)

(2) Qu'on réparait le 23 mars 1351. (Pièces orig., vol. 2337, doss. Poolin, p. 2.)

(3) Les douze vaisseaux de Louis de Male, huit grands et quatre petits, capitaine Jacques Buuk, avaient un effectif de 1,316 hommes. (A. Goovaerts, *la Flotte de Louis de Male devant Anvers en* 1356, dans le *Compte rendu des séances de la commission royale d'histoire*. Bruxelles, t. XIV (1886), p. 33-58.)

(4) Froissart, cité *ibidem*.

(5) 5 janvier 1356. (Pièces orig., vol. 2089, doss. 47597, p. 6.)

— combat de 1338, flotte de Jean II, — de l'apparition de l'artillerie navale en 1372 (1).

La coque *Saint-Christophe*, la nef *Sainte-Marie* et les autres voiliers du roi (2) furent confiés à un garde général, Étienne Du Moustier, assisté de quinze gardes subalternes (3). Le garde général allait passer vice-amiral. Ainsi se reconstitua, avec état-major, magasin (4) et budget spécial imputé sur la recette de la vicomté de Montivilliers (5), l'escadre des transports royaux.

A Rouen, la seconde escadre, entretenue sur le budget de la vicomté de Rouen et composée des croiseurs, s'augmenta, dans le courant de l'année 1352, de « nombre de galées et autres vaisseaux (6) », réparés ou construits par Guillebert et Laurent Poolin : 20 galères, 1 galiote, 1 lin, 5 barges et 3 bargots (7). Ajoutez aux deux escadres plusieurs bateaux éclaireurs (8), les barges stationnaires des ports d'amirauté (9), *le Sagittaire* ou *Seetier* détaché à Paris (10).

Un Frère hospitalier fut l'artisan de cette rapide réorga-

(1) FROISSART, éd. Luce, t. VIII, p. 37.

(2) Gardes Adam Beugier et Guillaume Godeffroy. Quittances datées de Leure, 10 février 1359. (*Ventes d'autographes* du 18 mars 1885, n° 152, et du 26 mai 1886, n° 106.)

(3) Moyennant une solde quotidienne de six sols pour Étienne Du Moustier et de trois sols pour chacun des autres. Quittances des 4 juin et 1er septembre 1354. (Pièces orig., vol. 2076, doss. Moustier, p. 2, 3.)

(4) Qui était la maison du bourgeois harfleurais Jeannet le Courtois. (Pièces orig., vol. 2089, doss. 47597, p. 6.)

(5) Les comptes de Jean Ribaut, vicomte de Montivilliers, pour les dépenses de la marine existaient encore en 1737, avant l'incendie de la Chambre des Comptes. (Archives nation., PP 99, fol. 32.)

(6) Clairambault, 1313, p. 60. — Pièces orig., vol. 2089, doss. 47597, p. 4 : Mandements du roi et de l'amiral en date du 20 décembre 1351.

(7) Franç. 25701, pièce 124. — Franç. 26001, p. 482. — Franç. 25999, p. 39. — Pièces orig., vol. 2337, doss. 52645, p. 3, 4, 5. — DE BEAUREPAIRE, *Recherches sur l'ancien Clos des galées*, p. 13.

(8) Franç. 26001, p. 490.

(9) Pièces orig., vol. 1522, doss. La Heuse, p. 13 et 15, et cf. *Infra*.

(10) Jean II mande au vicomte de Rouen d'envoyer à Paris « navem nostram marinam vocatam *Seetier*, apud Rothomagum vel circa existentem, munitam nautis ». Paris, 5 décembre 1351. (Franç. 25700, pièce 33.)

nisation. Le roi lui avait donné pleins pouvoirs, juridiction étendue (1), nom et office d'amiral de France. Jean de Nanteuil, prieur de l'Hôpital en Aquitaine, avait appris la stratégie navale dans les croisières que tout chevalier de Saint-Jean devait faire contre les musulmans. Sa compagnie d'hommes d'armes fut la pépinière des amiraux et vice-amiraux du XIVe siècle : Jean de Chamigny, Étienne Du Moustier, un Jean de Vienne (2), servirent sous ses ordres. A une époque où les meilleurs capitaines recherchaient les appertises d'armes, Jean de Nanteuil proposa à ses compagnons un grand exemple à imiter, le célèbre combat des Trente, qui traversa comme un météore le sombre règne de Jean II. Il s'entoura de ce nombre fatidique de trente hommes d'armes, que suivirent, selon l'usage, deux fois autant d'hommes de pied, archers, arbalétriers ou lanciers (3).

A ce beau corps manquait la vie, l'audace ou la force, depuis que l'ennemi, à l'Écluse, avait fauché toute une génération de marins. Les bandes du duc de Lancastre purent incendier les faubourgs et les vaisseaux de Boulogne. L'année suivante, en mars 1352, les sept vaisseaux du corsaire Thomas Cock rôdaient impunément sur les côtes normandes et picardes (4) ; et « trente-huit nefs d'armée » anglaises étaient signalées à l'horizon du Cotentin, sans qu'on les attaquât (5). C'est que l'ennemi avait habilement profité de la gestation de notre marine pour prendre

(1) Ordonnance du 25 mars 1351. (*Ordonnances*, t. II, p. 408-409.)

(2) Montre de l'amiral de Nanteuil en mai-juin 1355. (Clairambault, vol. 1313, p. 65-66.) — Les mots « amiral de France » se substituent à cette époque à l'ancien titre « amiral de la mer » : la création de l'amirauté de Bretagne oblige désormais à préciser le domaine du grand officier.

(3) Mandement royal du 12 novembre 1353. (Archives nation., K 47, n° 24, orig. : TARDIF, *Cartons des rois*, p. 388.)

(4) NICOLAS, *History of the Royal Navy*, t. II, p. 115, 116.

(5) Fr. 25999, p. 132.

l'offensive. Il se retrancha derrière des trêves (1), dès que nous fûmes en mesure de le repousser.

L'attente énerva nos marins, sans cesse tenus en haleine. A peine Jean II avait-il prescrit de réparer « tout le navire que nous avons, disait-il, ès parties de Normandie et de Picardie et ailleurs, en faire de nouvel certaine quantité et envoier certains messagés et espies en plusieurs parties (2) », qu'une trêve venait annihiler ces efforts.

En 1355 enfin éclata la guerre. Le 1er mai, vingt-quatre galères et vaisseaux devaient appareiller (3) avec six mille arbalétriers et pavoisiers des capitaines Renier Grimaldi et Baldo D'Oria (4). On commit une première faute en différant d'un mois l'entrée en ligne de la flotte (5), une seconde faute en se laissant prévenir par l'ennemi. Le 5 juin, on apprenait qu'il était en mer. Le Dauphin Charles, qui s'était porté à Deville, près de Rouen, manda aux milices de gagner la côte au premier signal « des fouyers acoustuméz à faire en tel cas sur les lieux de la marine (6) ». Mais l'orage se détourna de la Normandie. Où était-il passé? C'est ce que deux bateaux de l'amiral de Nanteuil allèrent savoir (7).

Édouard III, avec une grosse flotte et trois mille cinq

(1) Trêves du 10 mars au 1er août 1353, — du 20 novembre 1353 au 15 avril 1354, prolongée jusqu'au 1er avril 1355.

(2) 10 mai 1354. (Clairambault, vol. 213, fol. 9463, p. 25.) — Vidimus de l'amiral Jean de Nanteuil du 4 juin 1354. (Clairambault, vol. 1313, p. 67.)

(3) Mandement royal de préparer du biscuit pour ces bâtiments pour le 1er mai. Temple-lès-Paris, 22 février 1355. (Franç. 25700, p. 91, orig.)

(4) Du 3 décembre 1354 au 28 juillet 1355. (P. Anselme, *Histoire généalogique*, 1re éd., t. II, p. 898. — Clairambault, vol. 60, p. 4613.)

(5) La trêve expirant le 1er avril. — Seule, la galère de Jean D'Oria partait le 9 avril 1355 en reconnaissance. (Franç. 25700, p. 93.)

(6) *British Museum*, *Additional Charters*, n° 15, lot acheté à M. de Courcelles en 1855 : Copie aux Archives de la Marine G 193. — Cf. Lemoine, *Chronique de R. Lescot*, publié pour la Soc. de l'Hist. de France. Paris, 1896, in-8°.

(7) Maîtres Guillaume de Franche et Colas Lambert. 4 août 1355. (Franç. 26001, p. 490.)

cents soldats, courait la mer depuis le 10 juillet. N'ayant pu atterrir à Cherbourg, il touchait à Saint-Pierre-Port en Guernesey, puis regagnait péniblement, en septembre, la ville de Winchelsea. Deux mois après, il allait dégager Calais, qu'une armée française menaçait. Les vents, contraires au roi d'Angleterre, avaient favorisé son fils le prince de Galles, dont les trois cents navires voguaient tranquillement vers la Guyenne (1).

Avant de s'embarquer, Édouard III avait prescrit aux habitants des côtes de tirer chaque soir leurs navires à terre, en lieu sûr, et de ne s'aventurer en mer qu'en flottilles bien armées (2). Précautions superflues! Les dix galères, cinq barges et trois bargots du clos de Rouen, commandés pour la croisière estivale (3), n'avaient pas encore reçu leurs vivres à la mi-août : et le 9 septembre, au moment où ils étaient en partance au Chef de Caux (4), l'amiral de Nanteuil s'attardait à « arrimer » les agrès de l'arsenal et à mener les galères de réserve en amont de Rouen « tant pour péril de feu comme autrement (5) ».

La campagne de 1355 eût été stérile, si les Écossais n'avaient envahi l'Angleterre avec l'aide d'Yon de Garencières, lieutenant du roi de France ès parties d'Ecosse (6). En dehors d'un subside de dix mille marcs que les prélats et les barons se partagèrent, Yon de Garencières amenait

(1) Ils étaient partis de Plymouth. (NICOLAS, *History of the Royal Navy*, t. II, p. 118-119.)

(2) 8 juillet 1355. (*Lettres de rois, reines*, etc., éd. Champollion-Figeac, t. II, p. 111.)

(3) Mandement de l'amiral fixant les garnisons de vivres nécessaires pour ces 18 bâtiments. Rouen, 16 août 1355. (Franç. 26001, p. 482.)

(4) Entre autres, la barge royale *Saint-Nicolas*, 70 hommes d'équipage, qui accompagnait les galères. (Franç. 26000, p. 468.)

(5) 16 septembre. Clairambault, vol. 1313, p. 64. — Pièces orig., vol. 2337, doss. 52645, p. 7.)

(6) Biblioth. nation., Collection De Camps, vol. 83, fol. 559 copie. Plusieurs chevaliers revinrent avant leur chef : tels, Robert Du Bus, qui partit d'Écosse le 24 août 1355; Jean de Vaux, qui revint le 2 novembre 1355

une soixantaine de chevaliers et écuyers, deux frères de Vaugontart, quatre Du Bus, deux de Vaux, trois de Mesalent, trois de Guiencourt, trois L'Estandart, de vrais clans français au pays des clans. La petite bande rejoignit dans le Border les troupes de William Douglas, qui faisaient une guerre atroce aux Anglais. Plusieurs ennemis étant tombés prisonniers dans une embuscade à Nesbit, comté de Durham, un des gentilshommes français les acheta à prix d'or et leur trancha la tête pour venger la mort de son père, tué en France (1).

Garencières assista au siège de Berwick, qui fut emportée et remise au gardien du royaume, Robert Stuart. Son « emprise » terminée, il revint par la voie d'Aberdeen, le 22 janvier 1356 (2). Il avait réussi à détourner contre l'Écosse une partie des armements anglais.

« Plusieurs escumeurs tant de Seine que de Somme (3) » profitèrent de cette diversion pour mettre au pillage les côtes méridionales de l'Angleterre, que l'amiral Jean Paveley, prieur de Saint-Jean de Jérusalem, vint à la hâte protéger (4). Chose étrange! deux prieurs de l'Hôpital, Frère Jean de Nanteuil et Frère Jean Paveley, deux frères d'armes ou de religion, se trouvaient en présence. Qu'ils aient évité de parti pris toute rencontre serait une explication plausible de l'extraordinaire pénurie des engagements navals.

En mars 1356, quatorze galères flanquées d'un lin appa-

(1) FORDUN, *Scotichronicon*, lib. XIV, cap. IX, vol. II, p. 350. — Francisque MICHEL, *Les Écossais en France*, t. I, p. 67.

(2) *Chronographia regum Francorum*, éd. Moranvillé, t. II, p. 255, n. 4. — Clairambault, vol. 7, p. 357; vol. 68, p. 5281; vol. 84, p. 6649. — *Chronique normande*, p. 299, n. 4. — NICOLAS, *History of the Royal Navy*, t. II, p. 129.

(3) Armés par l'amiral de Nanteuil avant le 10 janvier 1356. (Pièces orig., vol. 2089, doss. 47597, p. 6.)

(4) Aux abords de Southampton. Mandement d'Édouard III à Paveley, 18 janvier 1356. (RYMER, t. III, 1re p., p. 114.)

reillaient au clos de Rouen pour la défense du pays de Normandie et du royaume de France (1). Le roi d'Aragon, Pierre IV, en promettait quinze autres avec trois cents cavaliers et neuf cents piétons (8 janvier) (2).

Stoïcisme ou abnégation, je ne sais comment qualifier la conduite du roi d'Aragon. Oubliait-il quel appui avaient prêté à son rival Jacques II de Majorque l'escadre de Charles Grimaldi et les Languedociens? Ou peut-être la victoire efface-t-elle toute rancune. Le 25 octobre 1349, les trois mille cinq cents Français de Jacques II étaient écrasés par des forces aragonaises six fois supérieures dans la grande plaine majorquaine qui s'étend entre Palma et Luchmayor (3). Si le roi Jean s'adressa sans vergogne au vainqueur, c'est que la guerre de Gênes avec Venise avait tari la source de notre recrutement habituel, c'est aussi que la marine aragonaise jouissait d'un grand prestige, auquel les Ordonnances de ce même Pierre IV sur *les escadres de guerre* (4) et sur la *navigation en temps de guerre* (5) n'avaient pas peu contribué.

Au moment où l'escadre promise à la France s'équipait, Pierre IV déclara, le 26 février 1356, qu'il prêterait ses ga-

(1) Suivant mandement des généraux des aides, en date du dernier février 1356. Rouen. (Franç. 26001, p. 523.)

(2) Chaque galère devait porter trente arbalétriers en plus des rameurs. Jean II rendrait les bâtiments dans leur état et valeur, sauf à les acheter suivant prix arbitré. Il paierait mille florins d'or pour la solde mensuelle de chaque galère et fournirait en outre le pain. La convention, passée à Sérignan, près de Béziers, le 8 janvier 1356, ratifiée en février par Jean II, entra en cours d'exécution le 27 mars où le clerc des arbalétriers Jean de L'Ospital partait de Paris avec la solde des galères aragonaises. Le paiement eut lieu à *Vallone* au diocèse d'Elne le 13 mai 1356 en présence du Montpelliérain Jacques de Magnane, commissaire royal de la flottille. (Clairambault, vol. 60, p. 4611, n°s 110-111; vol. 84, p. 6647, n° 193. — ZURITA, *Anales d'Aragon*, liv. VIII, cap. LXI. — CAPMANY, *Memorias... de Barcelona*, t. IV, p. 117. — *Histoire du Languedoc*, n. éd., t. IX, p. 160.)

(3) LECOY DE LA MARCHE, *Relations de la France avec le royaume de Majorque*, t. II, p. 162-163.

(4) Barcelone, 5 janvier 1354. (PARDESSUS, *Lois maritimes*, t. V, p. 432.)

(5) Barcelone, 4 mars 1354. (*Ibidem*, p. 460.)

lères aux armateurs qui voudraient courir sus aux Génois (1). L'empressement de ses sujets fut tel que le roi dut réduire à huit galères, une galiote et 1,785 hommes les secours promis à Jean II. Ils quittèrent Barcelone le 11 juin 1356 sous les ordres du majordome François de Perillos (2).

Cette escadre déchaîna une grosse guerre pour un petit fait, pour la capture de deux navires plaisantins que des Génois chargeaient de vinaigre à San Lucar de Barrameda. Le fait en lui-même s'expliquait par les hostilités de Gênes et de l'Aragon : mais il y avait violation des franchises territoriales de l'Espagne, violation qui s'aggrava d'un crime de lèse-majesté. Non loin de là, le roi de Castille Pierre se récréait à la pêche du thon aux Almadraves. Une galiote génoise poursuivie par Perillos vint chercher un refuge au flanc de sa galère. Sommés d'arrêter, les assaillants répondent par une grêle de traits et dévastent les rives du Guadalquivir. De rage, Pierre gagne Séville, arme sept galères, six nefs et se lance à la poursuite des pirates. Malgré sa diligence, quand il arriva à Tavira en Portugal, l'escadre aragonaise avait passé depuis plusieurs jours et ravageait déjà les côtes de Galice. Il revint pâle de fureur et demanda au roi d'Aragon raison de l'insulte : une guerre atroce éclatait (3).

En France, tout allait à la dérive, faute de direction ou d'énergie. L'amiral de Nanteuil (4) n'avait pu tenir tête aux cinquante-deux voiles du duc de Lancastre (5), dont les

(1) Ordonnance sur la Course. (*Ibidem*, p. 465.)

(2) P. Anselme, *Histoire généalogique*, t. VII, p. 758.

(3) Gonzalo de la Hinojosa, *Chronicon*, apud *Colleciòn de documentos ineditos para la historia de España*, t. CVI, p. 78. — Zurita, *Anales d'Aragon*, liv. IX, cap. I, p. 269. — Navarrete, *Colecciòn de viages*, t. I, p. XX. — Duro, *La Marina de Castilla*, t. I, p. 113.

(4) Qui est à Caen le 14 juin 1356. (Pièces orig., vol. 2089, doss. Nanteuil, p. 1.)

(5) Parti le 18 juin d'Angleterre. (Nicolas, *History of the Royal Navy*, t. II, p. 121.) Il avait 2,100 Anglo-Navarrais comme troupes.

troupes, débarquées à la Hougue au mois de juin, dégagèrent les forteresses navarraises de Pont-Audemer et de Breteuil (1). Il n'avait alors sous la main que les quatre galères de son vice-amiral Jean de Chamigny (2). Les renforts amenés par Perillos ne firent pas meilleure besogne : dès leur arrivée à Quillebeuf, les marins aragonais désertent, quelque mesure que l'on prenne de leur barrer les routes (3) et de désarmer leurs galères au clos de Rouen (4). Une terreur panique les a saisis, bien compréhensible, hélas! Le 19 septembre, l'armée française, écrasée par les Anglais, dormait son dernier sommeil dans les champs de Poitiers; le roi était prisonnier.

On ne peut guère imaginer de situation plus désespérée que celle du royaume et de position plus difficile que celle du régent, jeune homme sans expérience. Les Anglais se répandent partout : point de troupes à leur opposer, rien dans le Trésor de guerre. Le prince de Galles emmène en Angleterre (5) l'armée vaincue, le roi et la chevalerie de France (avril 1357) : et Jean II, devenu le jouet de son geôlier, mande à son fils Charles « que, sur encourre en son indignation et sur toute s'amour, il ne feist armée » de mer (6). Force fut de signer le 23 mai une trêve de deux ans. Lors même que le régent eût voulu, malgré tout,

(1) Dupont, *Histoire du Cotentin*, t. II, p. 348.

(2) En particulier, la galère vice-amirale *Saint-Georges*, armée le 10 septembre. (P. Anselme, *Histoire généalogique*, t. VII, p. 758.)

(3) Le 15 octobre, le bailli de Rouen fait barrer les routes aux fugitifs, en ordonnant de les ramener vers leur patron à Rouen. (Franç. 26001, p. 710.) — Le 18 octobre, Perillos touchait 4,912 livres à Rouen. (Clairambault, vol. 84, p. 6649, n° 194.)

(4) En novembre. (De Beaurepaire, *Recherches sur le Clos des galées*, p. 13.)

(5) Sous la garde de 2,500 hommes de troupes. Il aborda le 5 mai à Plymouth, et non à Sandwich comme le dit Froissart. (Knighton, t. II, p. 93.)

(6) *Œuvres de Froissart*, éd. Kervyn de Lettenhove, t. XVIII, p. 408-410.

arracher son père à l'ennemi, il n'avait aucune flotte disponible. Perillos avait mené ses Aragonais au secours de Pont-Audemer (1) que venaient de prendre les Français; puis sa troupe s'était évanouie. Les marins normands étaient retenus à la défense de leurs propres foyers : une bande de six cents Anglais, installés à Honfleur, barrait la Seine en aval, tandis que Charles le Mauvais l'occupait en amont, du côté de Paris.

Solidarisés pour la commune défense de leurs intérêts, les villes commerciales organisèrent une flotte : le prévôt des marchands, Étienne Marcel, envoya des soudoyers parisiens; Rouen, Harfleur, Chef de Caux, toute la côte jusqu'à Dieppe mobilisa vaisseaux, arbalétriers et marins (2). Ce fut avec cette flotte improvisée qu'un amiral au nom populaire, Enguerrand Quiéret, vint bloquer Honfleur vers la fin d'août 1357. Dans la hâte du départ, on avait négligé les vivres (3), ce qui fit brusquer l'attaque.

Dès qu'il aperçut dans le lointain l'armée de Louis de Harcourt (4) et de Robert de Clermont qui arrivait de Pont-Audemer pour seconder les opérations du siège, l'amiral Quiéret accosta les remparts du port. « Et assaillirent ceulx des vaisseaulx tant longuement que la mer se retraïst » en laissant à sec plusieurs bâtiments français : les Anglais les brûlèrent en dépit de Louis de Harcourt. Les troupes de terre durent de meme, au bout de quelque temps, aban-

(1) 23 octobre 1356. (Franç. 26001, p. 710.)

(2) *Chronique des quatre premiers Valois*, p. 63.

(3) Le 31 août 1357, Enguerrand Quiéret fait savoir au vicomte d'Auge « que nous sommes devant Honnefleu, o tout grant quantité de gens d'armes, arbalestriers et de pié estans en certain navire pour obvier à l'aide de Dieu à la male volenté et emprinse d'aucuns des anemis du roy et du duc nosseigneurs, et illecques avons grant necessité de vivres pour la garnison dudit navire ». (Franç. 26002, p. 746.)

(4) Le 27 août, le garde du Clos, Vincent du Homme, porte 1,600 livres au Pont Audemer à Louis de Harcourt et ses gens de pied « ordennés de présent à aler ès parties de Honnefleu pour la deffense d'icelli pays ». (Clairambault, vol. 213, p. 9497, nº 82.)

donner le siège. Seuls, les croiseurs de Leure et de Harfleur restèrent « garder la rivière (1) » durant l'automne (2). Un moment, l'office d'amiral fut confié par le dauphin au sire d'Aubigny, prisonnier des Anglais. Mais le parti populaire, représenté par les États de février 1358 (3), fit réintégrer Quiéret dans sa charge, en faisant déclarer qu'il avait été révoqué injustement.

La fin de la trève approchait, et avec elle le souci de parer aux éventualités d'une guerre prochaine. Comme il arrive parfois après de grands désastres, la nation perdant confiance en elle-même souhaitait une intervention étrangère, un coup de théâtre, d'où qu'il vînt. Elle reprit à son compte les prophéties de Merlin l'Enchanteur, qui avaient pesé pendant des siècles comme la malédiction des Gallois vaincus sur leurs vainqueurs. Aux États de Languedoc, le frère du régent, Jean, ne craignait pas de les rappeler en ces termes : « aucunes pronostications dient bien que le roi de Danemarche destruira le pays d'Angleterre. »

Conclusion : des subsides permettraient d'armer Valdemar III contre l'Angleterre et d' « avoir vengeance par estranges gens, » au grand profit du roi et du peuple. C'est du reste une nécessité, ajoutait le prince ; « car nous n'avons mie navire, ne l'appareil » naval, dont les Anglais ont « plus grant paour que de riens du monde (4) ».

Il se trompait. L'énergie de la nation se réveilla. D'un trait de plume, le prisonnier d'Édouard III ayant sacrifié à

(1) *Chronique des quatre premiers Valois*, p. 64.

(2) D'octobre 1357 à janvier 1358, Gilbert Gaude, bourgeois de Harfleur, fournit des munitions à l'armée navale. (P. Anselme, *Histoire généalogique*, t. VII, p. 753.)

(3) *Les Etats de Paris en février* 1358, par Paul Viollet, *Mémoires de l'Académie des Inscriptions*, t. XXXIV, 2e p., p. 271, 276.

(4) *Mémoire de Jean de France*, plus tard duc de Berry, aux États de Languedoc. Mars 1359. (Pièce du grand chartrier de Montpellier, publiée par Kervyn de Lettenhove, *Œuvres de Froissart*, t. XVIII, p. 408-413.)

l'ennemi la moitié du royaume (1), les États généraux, mandés dans la capitale, refusèrent de ratifier le honteux traité et jurèrent bonne guerre aux Anglais. Du coup, la marine de guerre, qu'on croyait morte, se releva. Six jours après la déclaration des États, le 25 mai, le capitaine de la mer, promu vice-amiral, prêtait solennellement serment de fidélité en Cour du Parlement (2). Le 3 juin, c'était le tour du nouvel amiral, Le Baudrain de la Heuse, maréchal de Normandie (3). Les corsaires dieppois avaient étrenné la campagne en janvier par la capture d'une « grant quantité de biens, tant vins et autres denrées » anglaises (4).

Mais Édouard, avec sa promptitude ordinaire, débarquait à Calais une grosse armée (5), sans que le lieutenant de l'amirauté à Dieppe, Jean de Clares, et plusieurs vaisseaux de guerre picards et normands pussent faire autre chose que harceler ses convois (novembre) (6). Si tout mal comporte un bien relatif, c'était le cas de l'invasion présente : en dégarnissant les côtes britanniques, elle rendait possible l'enlèvement du roi Jean. Ce fut un trait de lumière pour le lieutenant général Louis de Harcourt. Sur son ordre, l'amiral de France vint entretenir le conseil de certaines « besoingnes touchans le bien et proffit du païs de Normandie (7) ». Écouté, applaudi de tous, Le Baudrain de la Heuse emporta la conviction que la cour, comme les populations, lui prêteraient leurs concours.

(1) Traité de Londres, 24 mars 1359, signé par Jean II.

(2) Franç. 21309, fol. 63 : *Table alphabétique des registres du Parlement*, par Le Nain. Le nom d'Étienne Du Moustier y est défiguré.

(3) *Ibidem*, et P. Anselme, *Histoire généalogique*, t. VII, p. 758.

(4) Franç. 26002, p. 899².

(5) Le 30 octobre.

(6) *Le Saint-Esprit* de Rouen armé le 2 novembre, la coque de Jean de Clares armée le 8 novembre, devaient, « avec pluseurs autres vesseaux tant des parties de Normandie que de Picardie... porter dommage aux ennemis du royaume. » (Pièces orig., vol. 2076, doss. Moustier, p. 4; vol. 1522, doss. Heuse, p. 13.)

(7) Pièces orig., vol. 1522, doss. Heuse, p. 14.

Aussitôt à l'œuvre, en plein hiver, il prépare l'expédition. Le 20 décembre, il est à Rouen, le 30 à Abbeville, en compagnie du vice-amiral (1).

Ce jour-là, le maître du stationnaire d'Abbeville s'apprêtait à partir avec la barge royale et une nef, *la Catherine*, qu'il possédait (2). Ses chefs lui avaient confié la périlleuse mission de découvrir la prison du roi Jean (3). C'était un hommage rendu à la valeur dont il avait fait preuve toute sa vie et en particulier durant le siège de Calais. Un trait peint l'homme. L'année suivante, il refusait de prêter serment au roi Édouard, devenu maître d'Abbeville. Transporté à Douvres, il est écroué dans un cachot, sans qu'on daigne lui « ouvrir voie de droit ne à ses amis qui le poursuivoient ». Quand on le croit brisé, il est tiré de prison et conduit au sommet d'une tour battue par un ressac furieux. Des hallebardes s'enfoncent dans sa chair : « Jure fidélité à notre glorieux Édouard, roi de France ; tu auras la vie sauve. — Jamais, » s'écrie-t-il, et il est précipité dans l'abîme (4).

Tel était le capitaine Enguerrand Ringois, modeste héros dont rien ne rappelle le souvenir, dont on a tout oublié, jusqu'au nom, au point d'en faire un « Jean d'Abbeville, héritier présomptif de la sirerie et pairie de Bouberch et Domvast (5) ». Mais sa clairvoyance ne fut pas à la hau-

(1) Pièces orig., vol. 1522, doss. Heuse, p. 14 et 15.

(2) Pièces orig., vol. 1522, doss. Heuse, p. 15 : « Avons ordené que nostre amé Enguerran Ringot, maistre de la nef appellée *Le Katerine,* mete che ycelle nef sur la mer avecques une barge appartenant à nos dis seigneurs, de laquelle il est garde et maistre. » Prenez, dit-il au garde du Clos, « lettre de recognoissance dudit Ringuois ». Cette lettre de reconnaissance ou quittance de Ringois existe aussi en original aux Pièces originales, vol. 2488, doss. Ringois.

(3) Ou du moins de servir d'éclaireur et d'aller aux renseignements.

(4) Griefs adressés au roi d'Angleterre par Charles V, mai 1369. (Archives nation., J 654, p. 4. — *Grandes chroniques de France*, éd. P. Paris, t. VI, p. 291.)

(5) O. de Poli, Un martyr de la patrie : *Recherches sur Ringois d'Abbeville.* Paris, 1879, in-18, p. 204.

teur de son courage, si c'est lui qui détourna nos efforts contre les Cinq-Ports, alors que Jean II était enfermé à Somerton dans le Somerset, puis à Berkhamstead, château du prince de Galles situé dans le Hertford (1).

Marins et soldats, paysans et bourgeois, tous, dans la commune détresse, marchaient à l'ennemi. L'élan de la nation pour délivrer son roi fut tel que l'absence de l'instigateur de l'entreprise (2), tombé prisonnier au combat de Préaux, passa inaperçue. Le connétable, le comte de Saint-Pol, Hugues de Châtillon et les grands seigneurs, à la tête de leurs troupes, se pressaient vers les ports d'embarquement (3). Fremin Andeluye, écuyer du Dauphin, amenait les bourgeois d'Amiens; Rifflard, frère bâtard du comte de Flandre, arrivait avec les Flamands (4). Paris lui-même envoya un contingent de bourgeois commandés par Pépin Des Essarts, le patriote qui renversa Étienne Marcel (5). Au lendemain de la chute de son tribun (6), la Cité avait hissé au mât de sa nef emblématique le pavillon fleurdelisé, comme pour marquer sa fidélité à la Couronne. Quelques mois plus tard, la nef symbolique des Nautes devenait une réalité ; elle était armée en guerre, pourvue d'un gaillard

(1) *Chronographia regum Francorum*, t. II, p. 292.

(2) Louis de Harcourt. — M. Dupont (*Histoire du Cotentin*, t. II, p. 364), ne tenant pas compte de ce fait que l'année commençait à Pâques, a le tort de placer l'expédition de Winchelsea en mars 1359, au lieu de mars 1360.

(3) *Chronique des quatre premiers Valois*, p. 110-113.

(4) S. Luce, *Histoire de Bertrand Du Guesclin*, p. 546-550, et pièces justificatives XXII.

(5) *Ibidem*.

(6) Un des derniers actes auxquels est appendu l'ancien sceau, en date du 18 avril 1358, est une mutinerie contre l'autorité royale, avec la complicité de Marcel. (Clairambault, reg. 69, p. 5411.) A la fin de l'année, Marcel ayant succombé, la nef du sceau est surmontée de la flamme fleurdelisée : c'est du reste comme auparavant une nef marchande aux bordages plats. (Voyez sur les modifications du sceau de la ville de Paris, le comte de Coetlogon et Tissandier, *Emblêmes de la Ville de Paris*. Paris, 1875, t. I, p. 62-63, dans la collection in-4° publiée par la Ville de Paris.)

d'avant et d'un gaillard d'arrière (1) ; et ce vaisseau des armes de Paris, qui a traversé les âges, est peut-être celui qui déploya sa voile pour voler à la délivrance du roi Jean. Derrière les hommes d'armes et les bourgeois, le lieutenant du maréchal d'Audrehem, Jean de Neuville, aligna six cents brigands (2) recrutés dans les Grandes Compagnies. Le nombre et la hardiesse de ses soldats, le soin qu'il avait pris d'assembler pour le transport des troupes les vaisseaux normands et picards, le firent reconnaître unanimement comme capitaine par les gens des communes, les marins et les arbalétriers. C'est un signe des temps que cette mise au second plan de l'armée régulière, connétable, seigneurs et hommes d'armes (3), dont le prestige s'est évanoui à Poitiers, tandis que bourgeois et paysans se lancent dans la lutte avec une naïve confiance. Cette année-là, les paysans de Guillaume L'Aloue faisaient face aux Anglais : et partout la victoire couronna l'audace que donne le désespoir.

Aux premiers jours de mars 1360, la flotte française, partie du Crotoy, jetait l'alarme à Southampton, Portsmouth et Sandwich (4). Une croisière d'une semaine témoigne de l'incertitude où l'on était sur le lieu de détention du roi;

(1) Elle est presque semblable à la nef de l'amiral d'Angleterre en 1395, le comte de Rutland. (Cf. Demay, *le Costume au moyen âge d'après les sceaux.* Paris, 1880, in-8°, p. 261.) La vérité m'oblige à reconnaître que ce type du sceau parisien n'apparaît que depuis l'année 1406 et en tout cas après 1395. Mais c'est en 1360 seulement que Paris arma et mit en mer un vaisseau de guerre comme celui qui figure dans ses armes.

(2) Charles V lui avait donné pour faire cette levée 2,000 deniers d'or. (S. Luce, *Histoire de Bertrand Du Guesclin,* p. 547.) — Paiement de 2,382 écus, restant des gages de l'armée navale, 28 septembre 1360. (Franç. 26002, p. 995.)

(3) Citons parmi les chevaliers qui participèrent à la campagne, Jean de Longvillers, Enguerrand Deudin, etc. — Parmi les vaisseaux figure la nef *Nostre-Dame* de Leure, seigneurs Jean Houe et Gobelet Godefroy, qui vont « en cest présent voiage de la mer pour porter grieves et domage aus ennemis » sous le gouvernement de l'amiral. Rouen, 9 février 1360. (Franç. 26002, p. 916.)

(4) Mandements d'Édouard III. 2 mars 1360. (Rymer, t. III, 3e partie, p. 194.)

mais elle avait suffi à dérouter l'ennemi. Le 12 mars, douze cents lances et huit cents arbalétriers, débarquant à quelques lieues de Winchelsea (1), marchent rapidement sur la ville au son des araines, des trompettes et des clairons. Normands en tête avec Neuville, Picards au centre et en queue avec le connétable et Saint-Pol, nos trois *batailles* ont vite raison de trois cents cavaliers qui harcèlent l'arrière-garde. Le 15 mars, ils livrent l'assaut pendant que la flotte de l'amiral de la Heuse, avec les contingents flamands et parisiens, pénètre dans le port, l'un des plus beaux de l'Angleterre. Sur un vaisseau de guerre anglais à la carène écarlate, le brave Gamache plante le pennonceau d'un chevalier de Bergues, son maître; mais les Flamands de Rifflard d'accourir et d'accaparer la prise après avoir tué Gamache (2). Qu'on juge par ce menu fait du désordre qui eût éclaté dans les rangs français, si on n'avait pris soin de répartir les troupes suivant leurs provinces d'origine. Winchelsea emportée d'assaut, tout devient la proie des vainqueurs, qui ne respectent ni le sexe, ni l'âge; une femme expire sous leurs outrages dans l'église même où elle entend la messe (3). Un retour offensif de douze cents habitants, vigoureusement repoussé par Neuville, fait craindre l'arrivée de forces plus considérables; aux lueurs des incendies allumés dans la ville et sous les charges d'un corps de cavalerie qui tue cent soixante hommes, les corsaires se rembarquent et cinglent vers Calais; mais, découverts et tenus en respect par le guet, ils reviennent désarmer à Boulogne (4).

(1) Le débarquement se fit à une lieue de la ville selon la *Chronographia* (t. II, p. 292); à huit lieues, selon la *Chronique des quatre premiers Valois* (p. 112), plus vraisemblable.

(2) *Chronographia regum Francorum*, t. II, p. 293.

(3) *Chronicon Angliæ a monacho S. Albani*, p. 40-41. — La *Continuation de Nangis* (t. II, p. 298) fixe l'attaque de Winchelsea au samedi 14 mars.

(4) *Chronique des quatre premiers Valois*, p. 113.

Rien ne peut peindre l'émoi des Anglais, sinon leurs mesures hâtives pour prévenir le retour de nos corsaires : transfert des prisonniers dans les forteresses de l'intérieur (1), armement de toutes les grandes nefs (2), équipement d'une flottille par un des gros armateurs de Londres, Henri Picart (3). Bref, en avril, les quatre-vingts vaisseaux de l'amiral Jean Paveley jettent dix mille hommes à l'embouchure de la Seine (4). Le fort de Leure est emporté d'assaut, Harfleur enveloppé de tous côtés. Mais Louis de Harcourt a pu pénétrer dans la ville à la tête des gentilshommes du pays de Caux (5); Jean de Clares accourt de Dieppe avec la barge royale *Notre-Dame* et d'autres vaisseaux pourvus d'un « bon équippage de gens de deffense (6) », pour prendre à dos l'ennemi. Sur ces entrefaites, la paix était signée à Brétigny, le 8 mai.

Moins onéreuse que le traité de Londres, la nouvelle convention mutilait néanmoins la France de nombreuses provinces, du Ponthieu et du Poitou, entre autres, et de deux grands ports, Abbeville et la Rochelle. Par une maigre compensation, elle nous rendait Jean II dit le Bon, le bon roi qui réservait ses largesses aux ouvriers de la nef royale d'Angleterre (7), rouge encore du sang de ses fidèles sujets. Nos marins ne lui gardèrent pas rancune. Parmi les seigneurs qui vinrent à sa rencontre à Boulogne, on voyait aux côtés du régent le vice-amiral Étienne Du Moustier (8).

La guerre finie, restait la piraterie, terrible fléau que

(1) Ordre d'Édouard III, 17 mars. (RYMER, t. III, 1re p., p. 198.)

(2) *Ibidem*. Chaque grosse nef est armée de cent soixante hommes. Le 31 mars, 270 hommes d'armes et 760 archers vont s'embarquer à Sandwich sur la flotte.

(3) *Chronique des quatre premiers Valois*, p. 117-119. — NICOLAS, *History of the Royal Navy*, t. II, p. 127.

(4) Le 28 avril, la flotte anglaise est en mer. (RYMER, t. III, 1re p., p. 200.)

(5) *Chronique des quatre premiers Valois*, p. 117.

(6) Sur l'ordre de l'amiral. Rouen, 1er mai. (Franç. 26002, p. 967.)

(7) DOUET D'ARCQ, *Comptes de l'argenterie des rois de France*, p. 254.

(8) Que le régent avait spécialement mandé de Harfleur à Paris, et qui

l'amiral et le vice-amiral, sur la plainte des Harfleurais, eurent ordre de réprimer (1). Restaient aussi des bandes de brigands, si connues sous le nom de *Grandes Compagnies*, qui battaient l'estrade et menaçaient le commerce fluvial. Dès le 4 novembre 1358, Charles V, encore Dauphin, avait confié à « certains batteaux couvers », montés de « genz d'armes et de pié, brigans, pavoisiers, archiers et arbalestriers », l'escorte des convois marchands depuis Melun (2). La galère *Saint-Victor* allait et venait « par la rivière de Seigne, pour la garde et seurté d'icelle et du païs de environ (3) ». Trois bateaux du Clos des galées gardaient la capitale (4). Enfin, sans l'énergie des Rouennais qui éloignèrent les Navarrais de la Seine, aucun vaisseau n'eût pu remonter ni descendre le fleuve entre Paris et Rouen (5).

C'étaient d'abord Thomas Hurez et Jean de Marle qui installaient leurs bandes dans le vieux château d'Orival, construit, disait-on, du temps du roi Arthur, et qui planaient de leur aire sur Elbeuf et Rouen. Les Rouennais, n'ayant « cure de telz hostes à voisins », tentèrent une attaque de nuit contre la forteresse : leurs galères et leurs foussets, après une vive escarmouche, enlevèrent les bateaux des pirates, non sans laisser garnison dans l'île voisine pour protéger la « marchandise (6) (1360) ». Un second brigand, que Bertrand Du Guesclin refoulait de

ramena ensuite Jean II et son fils de Boulogne à Paris. (Franç. 26011, pièce 1366.)

(1) Juillet 1362. (Guérin, *Histoire maritime de la France.*

(2) F. Lecaron, *Origines de la municipalité parisienne,* apud *Mémoires de la Soc. de l'Hist. de Paris*, t. VIII, p. 181.

(3) 9 mai 1359. (Franç. 26002, p. 824 et 827.) Le patron se nommait Jean Tartarin.

(4) Octobre 1359. Guillaume de Waste-terre, chambellan du roi, les conduisait. (Franç. 26002, p. 858.)

(5) *Continuation de Nangis,* éd. Géraud, t. II, p. 259, 277.

(6) *Chronique des quatre premiers Valois,* p. 107, 110.

la vallée de la Dive, s'emparait de l'abbaye de Cormeilles (1) et poussait des incursions jusqu'aux portes de Rouen. Contre ce James de Pipes, on dut protéger l'arsenal maritime situé sur la rive gauche et les « galées et vessiaux, en péril d'estre ars et gastés (2) ». Un adversaire plus redoutable encore s'emparait du donjon de Rolleboise, près de Mantes. Rocher escarpé, murailles épaisses de vingt-huit pieds qui baignaient dans la Seine, c'était assez pour que Jean Joël, l'homme d'Édouard III, le pillard sans vergogne, se crût à l'abri de tout et de tous :

Qui Jehan Jouel prendra
Chent millez francs ara
Et autant l'en demourra (3).

Plus tard, un autre homme ne devait pas s'évaluer à moins que cet ancien tailleur anglais : mais il était connétable de France, et il s'appelait Bertrand Du Guesclin. Ce fut lui précisément qui releva le défi de Joël en mars 1364. Un baleinier de Leure, commandé par Jacques Brument, et huit bateaux d'armée l'avaient précédé dès le mois de novembre (4) avec un matériel de siège : leurs troupes de débarquement, des arbalétriers et quelques jeunes gens de Rouen, avaient même enlevé un monastère voisin défendu par une trentaine d'Anglais, mais n'avaient pu s'y maintenir (5). Du Guesclin, de même, dut abandonner le siège

(1) 17 avril 1362.

(2) Le capitaine de Rouen, Jacques Le Lieur, mit au Clos des galées une garnison de vingt arbalétriers. Mandement de Charles V régent confirmant cette décision. Rouen, 21 juillet 1362. (Franç. 25701, p. 238.)

(3) P. Cochon, *Chronique*, p. 111. — Chéruel, *Histoire de Rouen* (1150-1382), t. II, p. 220.

(4) Maître Guillaume Gueroult, Guillaume Gombout, Gyeffroy le Boucher, Jean Cave, Jean Caperon, Petit du Fossé, Adam Le Breton; chacun d'eux reçut du maître du Clos des galées 10 armures, 2,000 viretons, 6 phanars ou fanals, 2 bannières de France, 5 pics et autant de houes. 2 novembre 1363. (Franç. 26005, p. 1481-1490, 1500-1506. — L'ordre d'armer, donné par Charles dauphin, est du 31 octobre. Franç. 25701, p. 292.)

(5) *Chronique des quatre premiers Valois*, p. 136.

de Rolleboise pour faire face aux Navarrais. La prise de Mantes et de Meulant, la victoire de Cocherel le 16 mai 1364, marquèrent la défaite de Charles le Mauvais. Mais des renforts venus de Navarre (1) comblèrent les vides de son parti.

Pour protéger les convois fluviaux, le « cappitaine de la mer et garde des pors et rivières », Étienne Du Moustier (2), et le capitaine de Rouen, Jacques Le Lieur, redoublèrent de vigilance. Des bateaux de guerre, échelonnés sur la Seine, formèrent une chaîne continue de Paris jusqu'à la mer. La levée du siège de Moulineaux avait particulièrement « effroyé le païs, mis en doubte que les ennemis qui avoient bateaux ne s'efforchassent de passer par decha l'eaue de Saine ». Aussi, dès le 12 septembre, une flottille de quatre bateaux patrouillait entre Pont-de-l'Arche et Caudebec (3). Deux autres bateaux la rejoignaient un mois plus tard (4) : un petit stationnaire gardait Caumont, et un autre les environs du Val de la Haie (5). Tous ces postes, astreints à une vigilance de jour et de nuit, étaient tenus sur le qui-vive par le capitaine de Rouen, qui les inspectait à l'improviste (6). Le chevalier Colin, marinel de Leure, capitaine du lin du roy et de deux bateaux, occupait l'extrémité de la ligne « ès parties devers Vernon et Rouleboise (7) ». Il fut bientôt rejoint par Jacques Le Lieur,

(1) En juillet 1364. (Brutails, *Documents extraits des Archives de Navarre*, p. 95, 121.)

(2) Franç. 26002, p. 827.

(3) Quittances de gages. Rouen, 13 septembre 1364. (Clairambault, vol. 214, p. 9541.)

(4) Montres des deux maîtres Jean Cave et Jean le Bouchet, qui ont chacun 7 arbalétriers et 19 mariniers. 8 octobre. (Franç. 25764, p. 152.)

(5) Maîtres Guillaume le Barrier et Jean de Salvarville : avec chacun d'eux, 2 glaives, 5 arbalétriers et 5 nageurs. 6 décembre. (Franç. 25764, p. 152-153.)

(6) Quittance de Jacques Le Lieur. Rouen, 28 octobre 1364. (Archives de Seine-Inférieure, Layette *Clos des galées*.)

(7) Il avait sous ses ordres le lin monté de 27 mariniers, 12 arbalétriers

chargé par le roi de « miner, raser et abatre » la forteresse de Rolleboise : en mai 1365, c'était chose faite (1).

Les maraudeurs, empêchés de franchir le fleuve en amont, se décidèrent à tenter le passage à l'estuaire de la Seine. Mais là, Étienne Du Moustier veillait : ayant appris par ses « espies » que deux vaisseaux de guerre, armés à Pont-Audemer, descendaient la Rille avec des intentions hostiles, il fit retirer au pays de Caux « tous vesseaux estans en païs de su entre Dyve et Caudebec » (18 février 1365) (2). Puis il lança en éclaireur le bateau *Saint-Jean*, maître Jean Houe, avec ordre de barrer l'embouchure de la Rille (3). Le crayer *La Mahière*, qu'un « maronnier » royal de Leure, Jean Bonne, armait à ses frais, allait aussi courir sus à l'ennemi (4). Les équipages de tous ces petits bâtiments, forts de treize à cinquante hommes, « glaives, arbalestriers et nageurs, » firent courageusement leur devoir.

C'est ainsi que la marine partagea les travaux de l'Hercule breton nettoyant les écuries d'Augias ou, pour employer l'expression officielle, « vuidant » les repaires des brigands. Il serait injuste d'oublier son rôle, d'autant que l'amiral de La Heuse y perdit un moment la liberté (5), que les marins s'aguerrirent à cette rude école et que leurs offi-

et « une trompete » ; un bateau d'armée monté par un « mestre des engins », 8 arbalétriers et 10 nageurs; un second bateau commandé par Guillaume Gueroult, 7 arbalétriers et 8 nageurs. Quittances des 5, 10 et 11 mars 1365. (Franç. 25764, p. 162-164.)

(1) Jacques Le Lieur, que Charles V chargeait de cette besogne par lettres du 30 avril 1365, ne jugea pas suffisant l'effectif de vingt hommes d'armes commandé pour protéger les sapeurs. Il prit un plus fort détachement, que Charles V fit payer le 16 mai. (Franç. 20584, p. 37, 38.)

(2) Pièces orig., vol. 2076, doss. Moustier, p. 16.

(3) 14 juin 1365. Houe avait 7 arbalétriers et 16 mariniers. (Franç. 25764, p. 176.) Ordre de payer Jean Cave qui a gardé la Seine contre l'ennemi. 20 janvier 1365, n. st. (*British Museum, Add. Charters*, p. 6720.)

(4) Acte de 1366, cité dans Du Cange, *Glossarium mediæ et infimæ latinitatis*, t. I, p. 645, col. 1.

(5) Pièces orig., vol. 1522, doss. La Heuse, p. 18-20.

ciers, par la manœuvre incessante des bateaux de guerre, se familiarisèrent avec la tactique navale.

Dans la lutte qui va recommencer, l'Angleterre, amollie par les douceurs de la paix, sera seule à s'étonner si l'empire de la mer lui échappe.

FIN DU TOME PREMIER.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION

MARINE GALLO-ROMAINE

CHARLEMAGNE

ET LA CIVILISATION MARITIME AU IXᵉ SIÈCLE.

LES NORMANDS

LES CROISADES

GUERRE D'ARAGON (1285-1291).

GUERRE DE ROMANIE (1306-1310).

CROISADE MANQUÉE

LA MARINE DES CROISADES

LA VIE A BORD

AU TEMPS DES CROISADES ET DES PÈLERINAGES DU MOYEN AGE.

PONANT

CONQUÊTE DE LA NORMANDIE ET DU POITOU

OCCUPATION DE L'ANGLETERRE.

LE BLOCUS CONTINENTAL DE L'ANGLETERRE

SOUS PHILIPPE LE BEL.

GUERRES FLAMANDES

GUERRE ANGLAISE
(1323-1328).

GUERRE DE CENT ANS

PREMIÈRES CAMPAGNES.

GUERRE DE LA SUCCESSION DE BRETAGNE

LA MARINE AU SIÈGE DE CALAIS

JEAN II : MARINE ROYALE ET MARINE DES VILLES

ERRATA ET ADDENDA

Page 23. « L'avenir est réservé à la guerre de croisière... »

« Si j'éstois moins vieux et dans un temps abondant comme celuy que j'ay veu du passé, il ne tiendroit qu'au Roy qu'on ne luy fist un bon port à Calais, un autre à Dieppe, un autre à Quineville sur le milieu de la rade de La Hougue, un très excellent à S. Malo, où il y auroit un bassin capable de contenir 3 ou 400 vaisseaux; encore un à Pont[r]ieux et deux à Brest qui vaudroient mieux que celuy dont on se sert; sans parler des autres enderoits du Royaume. Après quoy, *renonceant à la vanité des grandes armées navalles qui ne peuvent jamais nous convenir et employant les vaisseaux du roy, partie à la course, et partie en escadres pour la soutenir, on feroit tomber dans 2 ou 3 ans les Anglois... de bien haut, à raison du grand commerce qu'ils ont dans toutes les parties du monde.* » — Point de batailles rangées, mais guerre de croisière à outrance : voilà quelle devrait être de tout temps la véritable formule de notre stratégie navale : elle est de Vauban. (Lettre de Vauban à Jérôme de Pontchartrain, Dunkerque, 24 octobre 1706 ; publiée dans Jal, *Dictionnaire critique*, art. Vauban.)

Page 25. « Les deux premières périodes de notre histoire navale ont été jusqu'ici sacrifiées... »

Jal écrivait à la fin de son étude *Marie-la-Cordelière* :

« Un des motifs pour lesquels j'ai écrit ce *Mémoire* est le besoin que j'éprouve de répondre aux marins qui me font bien souvent l'honneur de me demander quand je publierai l'*Histoire de la marine française*. Ils auront pu le voir : ce n'est pas une chose toute simple que de démêler la vérité de l'erreur quand il s'agit de faits qui ont dû passionner les historiens. Ils pourront comprendre maintenant que les études à faire pour une histoire de la marine doivent être longues si l'on veut être impartial et sérieusement critique ; ils concevront qu'il y a pour l'écrivain une tâche préalable qui a la plus grande importance : la recherche des documents nouveaux et leur examen attentif... On s'est trop pressé d'écrire l'*Histoire de la marine*, depuis que je l'étudie, j'ai pu me convaincre qu'il y a une moitié des faits qui ne sont point connus et que de l'autre moitié il y a au moins une moitié encore qui le sont très mal. » (A. Jal, historiographe de la marine, *Marie-la-Cordelière* (XVIe siècle). *Étude pour une Histoire de la marine française.* Paris, 1845, in-8°, p. 80, note. Extrait des *Annales maritimes*, décembre 1844.)

Page 80. « médiavale ». — Corr. : médiévale.

Quelques erreurs se sont glissées dans mon étude sur les termes norois de la langue maritime. Je dois à l'obligeance habituelle de M. Antoine Thomas de me les avoir signalées :

Page 117. *Estrope* n'est pas d'origine nordique ; il remonte au latin *struppus* qui dérive du grec στρόφος.

Page 118. Le vers de la *Chanson de Roland*, visé ici, est le 2632e de l'édition Gautier. *Bregtha* ne serait pas du reste l'étymologie de *vergue* et de *yard*.

Page 121. Dans l'anglo-saxon *tohline* (d'où notre *touline*), le premier élément est le verbe anglais *to tow* (français *touer*), apparenté à l'allemand *ziehen*, « tirer », et non le norois *tolla*, « tendre ».

Page 121. La forme ancienne de *brument* est *berman*. Il faut l'adopter pour ne pas provoquer une confusion avec un autre mot normand *bruman*, qui veut dire « fiancé ».

Page 122, n. 4. St Gilles sur *Vic* : corr. *Vie*.

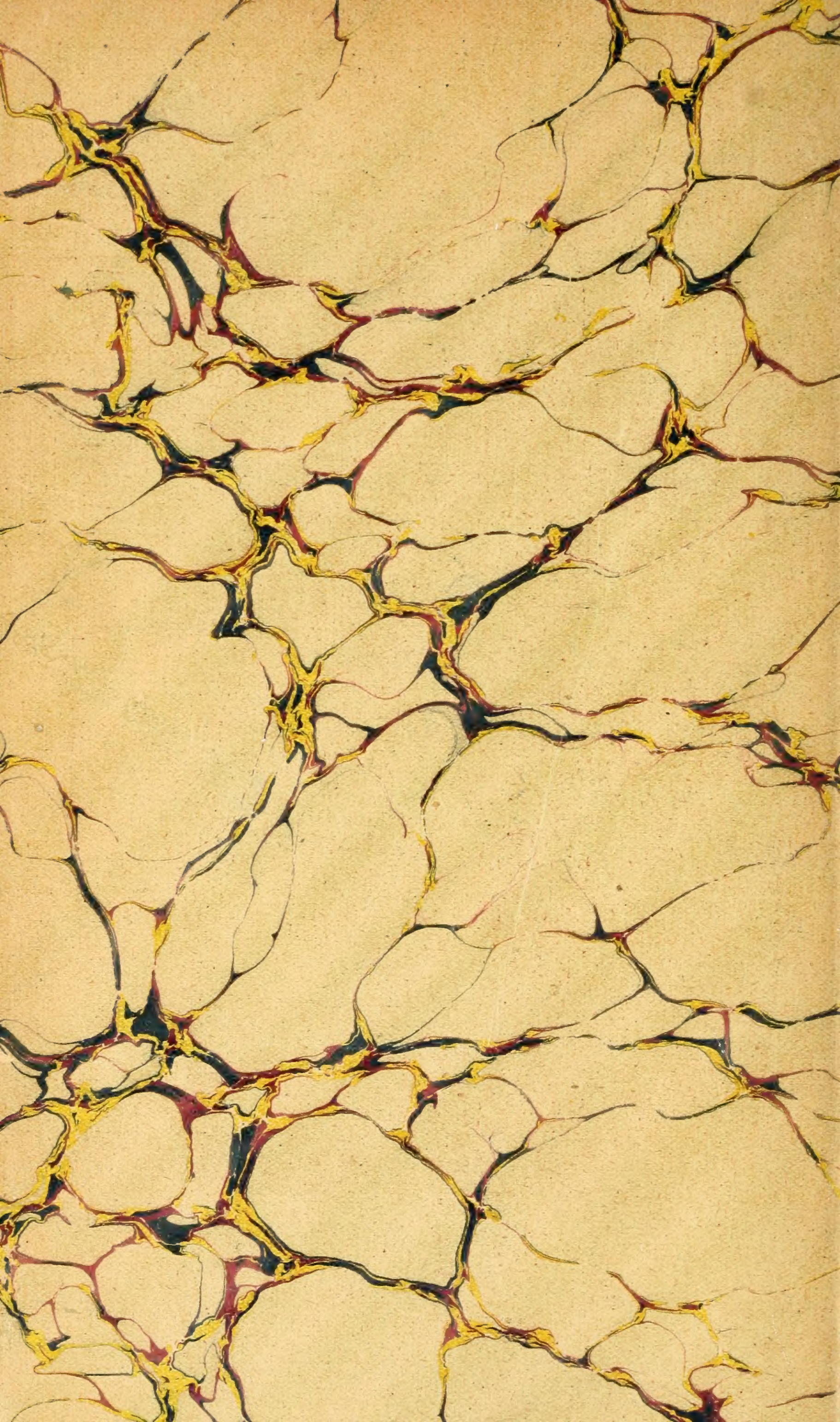
Page 122, n. 5. *Windan* signifie « tourner » et non « hisser ».

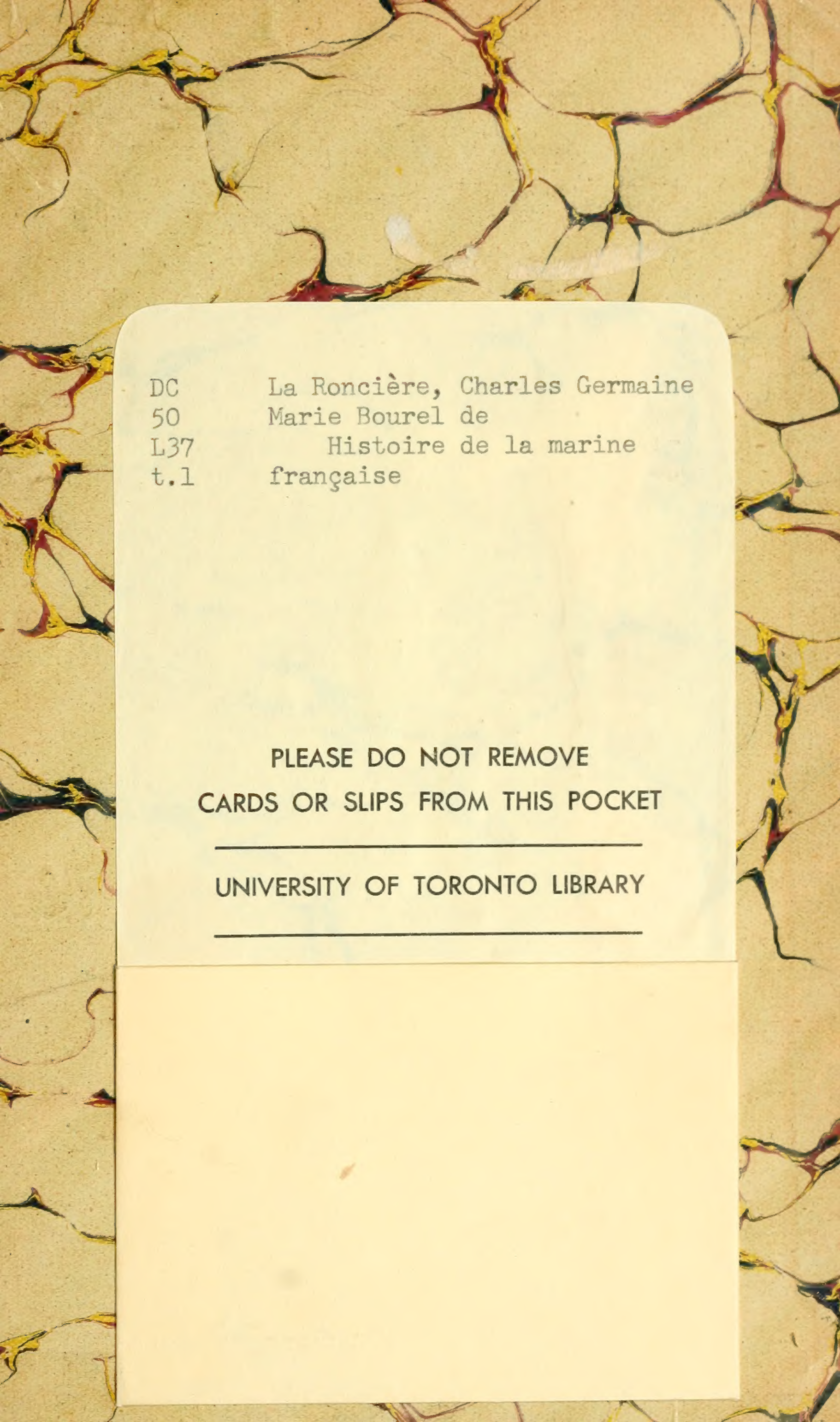
Page 123. « *Estande* ». — Cf. Godefroy, vo *estande* et vo *estrande*, et Littré *estran* : *estande* serait une faute.

Page 123. *Ossec* existe encore dans le langage maritime : Cf. Littré, vo *lousseau* et *ossec*.

Page 302. « Le narrateur Adam le Roi... » — Corr. : en réalité, l'œuvre est anonyme. C'est par une erreur de lecture du vers : « od lui mena *le roi a dan* », que Fr. Michel attribua le *Roman d'Eustache* à Adam le Roi. (Cf. A. Guesnon, *les Origines d'Arras*, Arras, 1896, in-8o, p. 68, n. 4.)

PARIS. TYP. DE E. PLON, NOURRIT ET Cie, 8, RUE GARANCIÈRE. — 4253.




DC 50 L37 t.1
La Roncière, Charles Germaine Marie Bourel de
Histoire de la marine française
PLEASE DO NOT REMOVE
CARDS OR SLIPS FROM THIS POCKET
UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY

